das AUTO MOTOR UND SPORT

In diesem Heft:

Rolls-Royce

— wie gut ist der „beste Wagen der Welt"?



WIR BRAUCHEN BESSERE BREMSEN
DIE BLUT- UND ALKOHOLPROBE
BERICHT VOM GAISBERG-RENNEN

HEFT 18
30. AUGUST 1958
POSTVERLAGSORT STUTTGART
DM 1.50

Briefe an die Redaktion – Forum der Lesermeinungen

Großer Preis von Deutschland

(siehe Heft 17, Seite 23)

Sehr mißtrauisch verfolge ich die Kommentare zu Collins Tod. Neben dem „probaten" Rezept, die Rennformel wieder einmal nach unten hin zu modifizieren – diese Entmannung nutzt, wie die Experten seit langem wissen, allenfalls ein halbes Jahr – kommen jetzt ganz abenteuerliche Blüten in den deutschen Blätterwald. Irgend ein angeblicher Sachverständiger der WELT*) machte folgenden Vorschlag: man höre mit den Rennen – da zu gefährlich – auf und beschäftige die Rennfahrer damit, daß sie die schlechten Verkehrsteilnehmer zu guten Verkehrsteilnehmern machen sollen! Meinen Sie, daß so etwas bei Figuren wie Hawthorn und Herrmann ankommt? Der Rennsport wird weitergehen. Das Motto „morituri te salutant" galt nicht nur für die Gladiatoren, sondern auch für die Ritterkreuzträger und die heutigen Grand Prix-Fahrer. Der Fechtsport ist nicht deswegen eingegangen, weil auf 16 000 Mensuren ein Paukant eine tödliche Verletzung erlitt, sondern aus gesellschaftlichen Gründen. Der Boxsport ist meines Erachtens weit brutaler und gefährlicher für die Beteiligten als der Rennsport und wird sich trozdem halten. Die Eiger-Nordwand wird immer das non plus ultra der Anstrengungen der erstklassigen Bergsteiger sein, und es ist erstaunlich, daß dieselben Gazetten im Moment der möglichen Katastrophe gegen diesen Sport geifern und im Falle des Gelingens sofort Lobeshymnen mit schlechten Gipfelphotos bringen. Man soll doch den Rennfahrern den Nimbus der Todesverachtung lassen. Das ist ihr freier Entschluß. Ich habe einen Freund erlebt, als er in der Gloriole des Helden mit dem Eichenlaub zum Ritterkreuz ein ausgesprochenes Idol unserer Division war. Derselbe Mann reist nun biereifrig für illustrierte Zeitungen, und er hat für die, die ihn von früher her kannten, ein so brav-bürgerliches Milieu erreicht, daß es beinahe peinlich wirkt. Da halte ich es doch irgendwie mit dem alten Herrn Nietzsche und seiner Devise des „gefährlichen Lebens". Dr. Benno Müller, Kirchhofen/Baden

***) Es handelt sich um den Sportredakteur Horst Peets. Red.**

*

Das Rennen war uns verdorben, als wir von einem Sanitäter den wahren Sachverhalt erfuhren, – der Abtransport im Privatwagen hatte uns schon Schlimmes befürchten lassen. Peter Collins war uns besonders ans Herz gewachsen, weil er die größte sportliche Leistung gezeigt hat, die die Geschichte des Sports aufzuweisen hat: Den freiwilligen Verzicht zu Gunsten eines Besseren. Sollte man das nicht noch einmal größer herausstellen? Kommt überhaupt das Menschliche nicht etwas zu kurz bei unserer Sportberichterstattung (wie gut in diesem Zusammenhang die Bilder von Fam. Moss im Vorheft): Hawthorn's Tele-Aufnahme auf S. 26! Sie muß unmittelbar nach Collins Sturz geschossen sein. Wir haben seinen Gesichtsausdruck Runde für Runde studiert – es gibt kaum ein offeneres Gesicht –, wenn der gute Mike sich auch nicht für eine Schönheitskonkurrenz eignet. Seine arrogante Art scheint mir der Panzer einer überdurchschnittlichen Weichheit zu sein. Als Collins gestürzt war – wir wußten noch nichts davon – schrie meine bessere Hälfte: „Mein Gott, wie sieht denn Hawthorn aus", als er bei uns vorbeikam: Ein völlig aufgelöstes, fassungsloses Entsetzen ausdrückendes, nasses und zerwühltes Gesicht.

Ich habe am Freitag Collins mit Frau und Hawthorn zusammen vom Training kommen sehen. Ich habe die beiden voriges und dieses Jahr bei ihrer gemeinsamen Fahrt beobachtet: Das war ein Teamwork, wie es nur im Schatten einer engen Freundschaft abläuft. Aus all diesen Gründen glaube ich nicht an einen Motorschaden. Hawthorn fiel nicht eine Runde nach Collins Sturz aus. Bereits bei Start und Ziel war er weit zurückgefallen, also unmittelbar nach dem Sturz – vor seinen Augen! In der Hatzenbach muß dann die besagte Aufnahme gemacht worden sein, und bei uns kam er weit hinter Brooks mit ständig durchgehender Kupplung langsam vorbei – meine Aufnahme zeigt den gleichen Gesichtsausdruck wie die von Herrn Weitmann.

Selbst im Gefälle hinter Hocheichen rutschte die Kupplung, obwohl er mit geringer Drehzahl fuhr. Ich glaube auch nicht an einen Kupplungsschaden: Er konnte und er wollte wohl auch nicht mehr – wer wollte es ihm verübeln. Bei Breitscheid blieb er stehen –. Ich glaube, es ist nicht ganz fair zu sagen, er sei regelrecht niedergekämpft worden. Bert Vent, Siegen

*

Wer bezweifelte, daß Sie einen prächtigen Bericht über den „Großen Preis von Deutschland" geschrieben haben! Trotzdem reizt er mich so zu Randbemerkungen, daß ich im Urlaub zur ungewohnten Feder greife:

Wer zwischen den Zeilen liest, wird ja wohl feststellen, daß glücklich vier konkurrenzfähige Fahrzeuge mit entsprechenden Fahrern am Start waren, am Start des schwierigsten Grand Prix im Lande einer in der Hochkonjunktur plätschernden Autoindustrie, aber ob das unsere Spitzensportbehörden

gemerkt haben? Bei einer vernünftigen Aufgabenstellung würden sich gewiß auch andere Firmen finden, die mitmachen, und daß die heutige Aufgabe der Formel I und ebenso der großen Rennsportwagen, nämlich die noch vorhandenen wenigen Spitzenfahrer unter die Erde zu bringen, unvernünftig ist, werden Sie mir nicht abstreiten. Wer von der nachfolgenden Formel 1,5 Liter etwas erhofft, ist ein Narr, denn eben das Rennen auf dem Nürburg-Ring hat bewiesen, daß diese Dinger bald ebenso schnell sind. Und die hohen Sportbonzen sitzen auf ihren Stühlen und halten die Gedenkreden! Inzwischen sind die großen italienischen Fahrer ausgerottet, in Deutschland gibt es in dieser Kategorie keinen, jetzt geht es auf die Engländer los. „Unmerklich" hat sich das Rennfahren nicht verändert: die „harten jungen Männer" sind eben bisher übriggeblieben! Warum können die Engländer so fahren und woher kommen diese zahlreichen Talente? Wenn man nur mal zahlenmäßig die Starts eines Moss neben die von Herrmann, Barth, Trips usw. hält, kann man erkennen, daß von gleichen Bedingungen nicht mehr gesprochen werden kann. Die Engländer starten am Samstag zweimal auf der Insel in irgendeinem „Rund um den Kirchturm"-Rennen, um bereits am Sonntag auf dem Festland wieder am Start zu sein, wobei ein Formel III-Fuhrwerk genauso unvoreingenommen bestiegen wird wie ein Rennwagen. Wer glaubt eigentlich, daß zu diesem harten Sport 3 bis 4 Rennen im Jahr mit jeweils einem bißchen Training für ein meisterliches Können mit entsprechenden Starallüren ausreichen? Nur eine breite Grundlage mit erreichbarem Fahrzeugmaterial, in England vorhanden, in USA im vollen Werden, in der Schweiz trotz Behinderung im Entstehen, kann eine Änderung bringen. Der heutige Grand Prix-Sport ist gekonnte und begeisterte Artistik einzelner Könner – l'art pour l'art – die Statisterie ist ärgerlich, der Sportbetrieb stirbt, wie es die Motorräder vorexerziert haben. Dieses und einiges mehr, von dem Sie gewiß mehr wissen als ich, gehört mal sehr deutlich gesagt, so geht es nicht weiter, sonst werden Sie bald keine Grand Prix-Berichte mehr zu schreiben haben! Zum Sportbericht nur noch folgendes: Warum fuhren die Ferrari-Leute nach dem Ausfall von Moss nicht in der Reihenfolge Hawthorn–Collins ihre Weltmeisterschaft nach Hause? Der zweite Platz hätte doch genügt? Hatte Ferrari seine Leute nicht in der Hand? Und vermißt habe ich eine deutlichere Betonung, daß ein 1600 Super (Mahle) schneller als die Alfa-Zagato waren, und das ist eine Sensation für Wagen und Fahrer. N. N., W.

Name und Anschrift des Briefschreibers, der Versuchsingenieur in einer deutschen Automobilfabrik ist, sind der Redaktion bekannt. Red.

Hubschrauber-Benimm

Weder Neid und Mißgunst noch niederer Klassenhaß sind der Anlaß zu diesen Zeilen. Wer ein hohes Amt hat, soll auch einen hohen Sitz haben, von wo aus er besser sieht. Befindet sich besagter Sitz jedoch an Bord eines amerikanischen Hubschraubers, so ist damit leider auch Lärm verbunden. Wenn dieser Hubschrauber samt hohen Herren, wie gestern vor Beginn des Großen Preises von Deutschland auf dem Nürburgring, aber ausgerechnet während der ausgezeichneten Erklärungen des Herrn von Frankenberg minutenlang so niedrig über Start und Ziel kreist, daß von der Lautsprecherkabine nichts mehr zu verstehen ist, dann fragt profanum vulgus sich mit Recht: Mußte das sein?
Übrigens bin ich gespannt, in welche Hetzreden eine gewisse Presse auf den tragischen Tod von Peter Collins hin wieder gegen den Motorsport ausbrechen wird; Lob sei der Frankfurter „Abendpost", die das mit keinem Wort tat! Heinz-Felix v. Gruner, Petterweil

Test Auto-Union 1000

(Siehe Heft 17, Seite 14)

Aus dem AU 1000-Test entnehme ich die auf den alten Ricardo gestützte Ansicht der Auto Union, Düsseldorf, daß ein Bauteil nur eine Funktion übernehmen soll, daß also der Zweitakt-Motor nur als Leistungsquelle gedacht ist und nicht als zusätzliche Motorbremse. Darf ich mit Verlaub daran erinnern, daß es gerade der Zweitakter ist, bei dem zwei für ganz verschiedene Zwecke bestimmte Dinge, nämlich Kraftstoff und Öl, in einen einzigen „Trichter" geschüttet werden, statt sie ihrer eigentlichen Aufgabe entsprechend fein säuberlich auseinanderzuhalten, wie es das Gesetz, sprich Ricardo, befiehlt! Heinrich Schmitz, Frankfurt/M.

Teste

(Siehe Heft 16, „Briefe an die Redaktion")

Die Statistik von Herrn Dipl.-Ing. Karlheinz Feltgen in Heft 16 ist unbedingt zu begrüßen; es war höchste Zeit, daß ein Leser diesbezüglich die Initiative ergriffen hat.
Sind Sie der Meinung, daß die Mehrzahl Ihrer Leser nicht daran interessiert ist, mehr über konstruktive Einzelheiten zu erfahren? Ich finde, gerade im Rahmen der Testberichte sollte auf technische Dinge bis in das Detail eingegangen werden, denn wo anders als gerade hier besteht die Möglichkeit, sich an Hand von Fotos oder Skizzen ausreichend zu orientieren – etwa erst nach dem Kauf eines Wagens? Fritz Markgaf, Frankfurt/M.

*

Grundweg gefallen mir Ihre Teste sehr gut, denn die Verfasser sind wirklich Fachleute, und sie bauen ihre Berichte folgerichtig und straff auf. Zur Erwiderung des Briefes von Dipl.-Ing. Feltgen möchte ich sagen, daß man einen Testbericht wohl schlecht nach Prozenten so aufgliedert, wie er es gemacht hat. Denn schließlich kommt es weniger auf die Anzahl als vielmehr auf den Gehalt der Zeilen an. In einem Test eines offiziellen Mitteilungsblattes liest man z. B. über die Federung: „guter Kleinwagenkomfort". Diese Art der Porträtierung sagt mir praktisch nichts. Nun ist dieses Blatt, wie ausdrücklich vermerkt wird, keine Fachzeitschrift, aber auch Formulierungen wie „... wohl am besten mit 3 Speichen ..., ... fanden die Bremsen nicht besser, waren aber damit zufrieden ..., ... die etwas größeren Dimensionen brachten wiederum dem früher schon reichlich bemessenen ...", die man in Ihrem Kapitän-Test finden konnte, sagen eigentlich sehr wenig aus. Für die Zukunft wünsche ich mir aber nun auch keine Ansammlungen von Tabellen wie die Testberichte in „The Motor", denn hier wird relativ wenig über das Fahrzeug als solches und über sein Fahrverhalten gesagt. Wohl aber müßten Ihre Tests etwas mehr Technik bringen.
Karl-Heinz Sturm, Solingen

Kein Blechgeschwür

(Siehe „Briefe an die Redaktion", Heft 15, 16 und 17)

Meine Zuschrift, die Sie in Heft 15 unter „Kein Blechgeschwür" abdruckten, hat mir sehr nette Benzin-Gespräche eingebracht. Darüber freue ich mich. Aber bitte, sagen Sie Ihren Lesern noch, daß ich nicht der Erfinder der Überschrift war, sondern daß bei mir das Blechgeschwür nur im letzten Satz vorkam, und da sollte es sich nicht gezielt auf den neuen Kapitän beziehen, sondern auf alle Blechgeschwüre, die um uns sind. Daß unter anderem auch zwei Herren von Opel bei mir waren und mir Kapitän und Rekord zu beliebigen und ausführlichen Probefahrten anboten, fand ich fabelhaft. Als Werbe- und Verkaufsleiter bin ich über diese Opel-Reaktion begeistert. Aus Dingolfing bekam ich einmal auf Grund einer Leserzuschrift die Androhung einer Schadenersatzklage. So kann man's auch machen. Und hier noch:

Mein kleines Auto-Abc

AU 1000:
immer noch keine Entschuldigung dafür, daß man uns seit Jahren auf eine Reichsklasse warten läßt.

BMW:
nach dem Kriege Ersatz für Horch, besser wäre es gewesen, einen Ersatz für BMW zu bauen.

Citroen DS 19:
das Auto, von dem wir nicht glauben wollen, daß es uns morgen gefallen wird!

Dauphine:
der Volkswagen, der 20 Jahre später gebaut wurde.

Ford:
eine Firma, der es einmal gelungen war, das T-Modell zu bauen.

Fiat 500:
das, was unsere Kleinstwagenhersteller seit Jahren gemeint haben.

Goggomobil:
(250 bis 400) zwei markante Vorzüge:
1. als es kam, gab es die anderen noch nicht
2. schnell genug, um seinem eigenen Lärm davonlaufen zu können.

Hansa 1100:
ein vielversprechender junger Mann, den man dadurch behindert, daß man ihn den Anzug seines Vaters auftragen läßt.

Isetta:
das einzige Mädchen, das darunter leidet, vorne einen Ausschnitt zu haben (wenn es die Eltern auch nie zugeben werden ...)

Mercedes:
der Beweis, daß einem richtigen Mann ein alter Hut besser steht als ein neuer.

Record:
Man sollte ihn demjenigen nicht zeigen, dem man einen neuen Kapitän verkaufen möchte.

Sprite:
eine Möglichkeit, für mehr Geld weniger zu erhalten und trotzdem erkältet zu sein ...

VW:
ein Auto, dessen Besitzer zu Ihnen sagt, wenn Sie ihm Ihren neuen Sechszylinder vorführen: „Ganz nett, aber warum haben Sie sich nicht gleich einen Volkswagen gekauft?" Fritz B. Busch, Hamburg

In Heft 15 wurde als Wohnort von Leser Busch versehentlich Hannover angegeben. Red.

Schöpfung

In Ihrem Heft 12/1958 zeigten Sie auf der „Letzten Seite" die Schöpfung eines privaten Pioniers in bezug auf die Heckflossen eines 15 M. In Berlin habe ich diesen 12 M in zartem Rosa und giftigem Grün fotografiert, der den von Ihnen gezeigten 15 M in seiner „eleganten Linienführung" wohl noch übertrifft. Es ist ein Glück, daß es nicht allen Pionieren der Formgebung gelungen ist, bei dem Entwurf der heutigen Modelle maßgeblich mitzuwirken. Giso Müller-Junghans, Berlin-Steglitz



Offener Brief an den Minister

(Siehe Heft 16, Seite 14)

Vom Bundesverkehrsministerium ist man viel Unverständliches gewöhnt. Herrn von Frankenberg, dem Entdecker der „Sofas und Schlangenmenschen", gebührt der Ruhm, die ministerielle dpa-Meldung dazu benutzt zu haben, auf Gefahren aufmerksam zu machen, die die Quelle unzähliger Unfälle sein dürften.

Warum sollte sich der Bundesverkehrsminister nicht einmal Herrn von Frankenberg für einige hundert Kilometer anvertrauen? Hupe und Blinker natürlich abgeschaltet! Vielleicht würde dadurch die Erkenntnis wachsen, wie einem Überholenden zumute ist, wenn bei einer Geschwindigkeit von 100 km das Fahrzeug, das man gerade passieren möchte, den Winker nach links stellt und sofort anschließend ausschert. Es gibt hier dann die berühmten drei Möglichkeiten: Entweder auffahren, oder den Mittelstreifen riskieren, oder aber rechtzeitig blinken. Im letzten Fall kann man todsicher damit rechnen, daß der unvorsichtige Ausscherer mit dem Finger an seine Stirn tippt oder aber das Ministerium wegen angeblicher Rücksichtslosigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer alarmiert. Der Herr Bundesminister könnte, sofern alles gut gegangen ist, anschließend den „Linksausscherer" gleich fragen, welche der drei Möglichkeiten er gewählt hätte, wenn ihm einer plötzlich vor den Kühler fährt. Willi Urban, Leutershausen/Mfr.

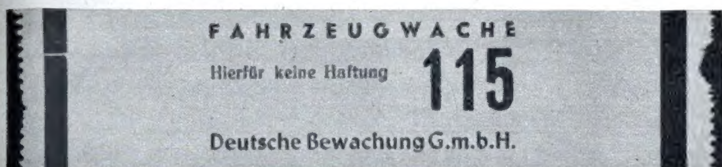
Windschutzscheibe geplatzt

(Siehe Heft 17, „Briefe an die Redaktion"

Am 14. August war ich nach 8½ Stunden Fahrt auf der Autobahn trotz Behinderung durch ungezählte Baustellen bis nach Stuttgart gekommen, als mir wiederum, diesmal beim Überholen eines Lastzuges, die Windschutzscheibe mit großem Knall platzte. Das Tempo war nach den vorstehend geschilderten Verhältnissen auf dieser freien Strecke natürlich entsprechend höher als beim Platzen der ersten Scheibe, wovon ich Ihnen Mitteilung machte. – Dank schneller Bedienung durch Auto-Staiger in Stuttgart beschränkte sich die Zeitversäumnis auf nur 2 Stunden, so daß ich München nach einer Gesamtzeit von 13 Stunden doch noch erreichte.

Nachdem ich auch das Platzen der zweiten Scheibe lebend überstanden habe, bin ich wohl genügend trainiert, so daß ich von Lebensgefahr bei Sekuritscheiben wohl nicht mehr sprechen darf. Dagegen wird für mich bei meinem Verschleiß an Sekurit-Windschutzscheiben die Kostenfrage interessant! H. Tiedemann, Hamburg

Keine Haftung



So etwas bekommt man an der Möhnetalsperre in Westfalen gegen Geld in die Hand gedrückt. Keine Haftung bei beschränkter Haftung! Strepp, Düsseldorf

Keine Feldarbeit verrichtet

Am 11. 7. 1958 parkte ich meinen TS, nachdem neuerdings die Verbindungsstraße Ubstand-Weiher (Landkreis Bruchsal) beiderseits mit Parkverbotsschildern versehen wurde, auf einem offensichtlich seit Jahren unbenutzten Feldweg, der von dieser Straße abführt. Dieser Feldweg war weder mit einem Parkverbotsschild noch mit einem Sperrschild für Kraftfahrzeuge versehen. Der Wagen war vorsorglich so abgestellt, daß kein Fahrzeug behindert werden konnte, der Abstand zur Straße betrug etwa 30 m.

Am 3. 8. 1958 erhielt ich eine Strafverfügung des Friedensgerichtes Weiher über 20.– DM + 2.90 DM Kosten: „weil Sie auf einem Feldweg gefahren sind, ohne Feldarbeit zu verrichten".

Als strafgesetzliche Bestimmung wird angeführt: § 6 Ziff. 6 der Kreispolizeiverordnung für den Landkreis Bruchsal v. 30. 12. 1957. Diese Verordnung besitzt offenbar rein lokalen Charakter (ich wohne z. B. im Landkreis Karlsruhe und habe nie von derlei Gesetzen vernommen) und ist weder durch Schilder noch sonstige Hinweise zur Kenntnis der Öffentlichkeit gebracht.

Auf jeden Fall erläutern solche Strafverfügungen in eklatanter Weise das segensreiche Wirken unserer Friedensgerichte und den sinnvollen Einsatz der braven Polizei. Dem betroffenen Bürger allerdings verschaffen sie das Gefühl, weniger den Gesetzen eines Rechtsstaates zu unterliegen, als einem unkontrollierbaren Vorgang, den man sonst schlicht als räuberische Erpressung bezeichnen würde. Dr. med. H. J. Deuss, Weingarten/Baden

Benzinpreise

(Siehe „Ganz kurz", Heft 17)

Die Caltex Tank-Kraft Mineralöl-GmbH weist ganz entschieden die in AUTO, MOTOR und SPORT vom 16. August 1958 wiedergegebene Darstellung zurück, daß der durch seine Auseinandersetzung mit der Volks-Kraftstoff-GmbH bekanntgewordene Wiesbadener Tankstellen-Inhaber Gregor Scheuermann sein Benzin jetzt von der Caltex bezieht. Die Caltex Tank-Kraft stellt vielmehr fest, daß sie Herrn Scheuermann weder direkt noch indirekt beliefert hat. Es bestehen keinerlei geschäftliche Beziehungen zwischen ihr und Herrn Scheuermann.

Caltex Tank-Kraft Mineralöl-GmbH, Abteilung Public Relations, Hannover

Die von uns veröffentlichte Darstellung übernahmen wir aus einer Meldung des DDD-Motorberichts, die auf einem persönlichen Gespräch zwischen dessen Herausgeber und Herrn Scheuermann beruhte. Red.

Immer gleich sicher...

in jeder Hand,

auf jeder Fahrt



ADAM OPEL AG · RÜSSELSHEIM AM MAIN

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel † (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Dieter Korp · Reinhard Seiffert · Ulrich Sempert · Günter Molter (Sport) · Italien: Conte Dr.-Ing. G. Lurani · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Don O'Reilly, Daytona Beach · VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40/79, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stuttgart.

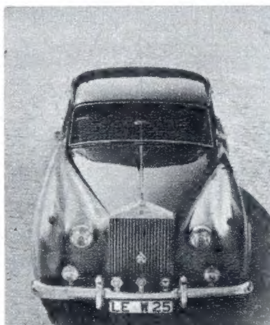
das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

30. AUGUST 1958 **18**

35. JAHRGANG

INHALT



Unser Titelbild zeigt den Rolls-Royce Silver Cloud, mit dem wir uns in dieser Woche ausführlich befassen.

Neuer Name: Hansa 1100

Das Goliath-Werk hat seinen Typ 1100 von Goliath in Hansa umgetauft. Psychologisch gewiß zu recht, denn mit dem Namen Goliath assoziiert man immer noch die kleinen, zwar fleißigen, aber nicht eben besonders wohlgefälligen Dreirad-Transporter der Nachkriegsjahre. Zugleich mit dem neuen, im Grunde ja alten Namen (wer erinnert sich nicht der Hansa 1100 und 1700 der Vorkriegsjahre!) wurden Bug und Heck des Typ 1100 dem herrschenden Geschmack angeglichen. Besonders erfreulich: der Preis von DM 5950.– für die Limousine blieb der gleiche.

Wo kein Geld ist . . .

Daß die Bundesbahn nach einer Periode optimistischer Reden wieder sorgenvoll in ihrer mageren Brieftasche wühlt, könnte zu Schadenfreude Anlaß geben. Zu Freude irgendwelcher Art ist jedoch im Zusammenhang mit diesem Institut kein Anlaß: Zu schwerwiegend sind die Folgen der chronischen Bundesbahn-Misere für die Staatsfinanzen und die allgemeine Wirtschaft, zu schwerwiegend sind auch die indirekten Folgen.

So beim unbewältigten Problem der Bahnübergänge: Daß die unbeschrankten Übergänge nur noch als Relikte aus der Jugendzeit der Eisenbahn betrachtet werden können, bestreitet wohl nicht einmal die Bundesbahn ernsthaft. Wie gefährlich sie trotz landläufiger Sicherungsmaßnahmen sind, kann man fast jeden Tag in der Zeitung lesen. Und daß die finanziellen Schwierigkeiten der Bundesbahn ihre Beseitigung erschweren und zum Teil unmöglich machen, kann man sich an den Fingern abzählen.

Nicht weniger wichtig – und leider durch verschiedene schwere Unfälle aktualisiert – ist aber auch das Problem der beschrankten Übergänge. Ganz abgesehen von den Gefahren, die sich aus den quer über die Straßen gelegten Barrieren ergeben, sind auch die wirtschaftlichen Folgen der Sperrungen im ganzen gesehen beträchtlich. Was täglich an Kraftstoff, teurer Zeit und Nervenkraft vor den Schranken verwartet wird, läßt sich kaum in Zahlen abschätzen, die sekundäre Auswirkung solcher Aufstauungen auf die Verkehrssicherheit noch weniger, aber die Anschauung an bestimmten schienengleichen Bahnübergängen genügt wohl schon: Wer jemals den Vorgängen an einem Übergang mit viel Zug- und Kraftverkehr zugesehen hat, wird die Förderung des Baues von Unterführungen oder Überführungen als wichtige öffentliche Aufgabe erkennen. Sogar vom Standpunkt der Bundesbahn aus, die zwar ihr Wegerecht anscheinend für naturgesetzlich hält, aber durch die Übergänge mit ihren technischen und personellen Problemen doch auch erheblich belastet ist.

Dementsprechend hat die Bundesbahn sich bislang der vernünftigen gesetzlichen Regelung nicht verschlossen, nach der bei Errichtung von Unter- oder Überführungen die jeweiligen Städte und Gemeinden die eine Hälfte der Kosten und die Bundesbahn die andere Hälfte zu tragen hat, und man konnte hoffen, daß die Zahl der schienengleichen Übergänge langsam aber sicher abnehmen würde. Diese Hoffnung ist jedoch von Vorgängen der letzten Zeit sehr getrübt: Die Finanzschwierigkeiten veranlassen die Bundesbahn offenbar, sich auf sehr fragwürdige Weise der Belastung zu entziehen, die sie allein schon aus moralischen Gründen auf sich nehmen müßte, von der gesetzlichen Regelung ganz abgesehen.

In Faurndau, Eislingen, Salach und Geislingen – sämtlich im Kreis Göppingen, für den die Bundesbahndirektion Stuttgart zuständig ist – sollten Übergänge beseitigt werden, an denen die Schranken bis zu dreizehn Stunden am Tag (!) geschlossen sind. Statt nun die Hälfte der Kosten zu tragen, teilte die Bundesbahn kühl mit, daß sie in Zukunft nur noch dort schienengleiche Übergänge beseitigen werde, wo die Städte und Gemeinden nicht nur die Hälfte der Kosten für eine Über- oder Unterführung übernehmen, sondern auch die zweite Hälfte aufbringen und der Bundesbahn als Darlehen zur Verfügung stellen, das diese dann mit 5% verzinsen will. Im vorliegenden Falle ließ sich der Kreis Göppingen nicht unter Druck setzen, was im Prinzip sehr zu begrüßen ist. Aber dadurch besteht, wie man mitteilt, „keine Aussicht auf baldige Beseitigung der Übergänge".

Wir können uns nicht denken, daß die Bundesbahn sich unwidersprochen einer Verpflichtung entziehen kann, deren Berechtigung sie nicht bestreiten kann. Entzöge sich ein Privatmann auf so smarte Art den berechtigten und rechtlich fundierten Ansprüchen des Gemeinwohles, so gäbe es Mittel und Wege genug, ihn zur Raison zu bringen.

Aber die Bundesbahn zur Raison zu bringen, das ist allerdings eine arge Aufgabe. Oder muß man schon an das alte Sprichwort denken: „Wo kein Geld ist, hat der Kaiser sein Recht verloren?" Das wäre allerdings eine Blamage für die Bahn; schließlich möchte sie doch kreditwürdig bleiben. Auch moralisch!

Si

Ganz kurz

Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung

auf 100 km/st für alle Kraftfahrzeuge auf den Autobahnen einzuführen, wie sie der nordrhein-westfälische Innenminister Dufhues angeregt hatte, hält Bundesverkehrsminister Seebohm zur Zeit „noch" nicht für durchführbar. Doch würde die Bundesregierung, falls durch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn Frankfurt–Heidelberg ein Rückgang der Verkehrsunfälle auf dieser Strecke erreicht werden sollte, möglicherweise nach Beratung mit dem Verkehrsausschuß des Bundestages eine Rechtsverordnung zur generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen ausarbeiten. Im übrigen liege es in der Hand der Länder, auf den ihrer Zuständigkeit unterstehenden Teilstrecken Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuführen.

Auf der Autobahn Frankfurt-Heidelberg

soll die Geschwindigkeitsbegrenzung auch nach dem Ende der Reisesaison bis zur Fertigstellung von Entlastungsstraßen beibehalten werden. Bisher konnten die Funkmeßtrupps der Polizei nur minimale Verstöße gegen die Begrenzung feststellen.

Das Einhalten des Abstandes

von hintereinanderfahrenden Kraftfahrzeugen wird von der hessischen Polizei kontrolliert, die Anweisung hat, energisch gegen Kraftfahrer vorzugehen, die dabei nicht den erforderlichen Sicherheitsabstand vom Vordermann wahren.

Gegen Autofahrer

die sich vor getarnten Geschwindigkeitskontrollen der Polizei an der Straße aufstellen, um nachfolgende Fahrzeuge auf diese Kontrollen aufmerksam zu machen, soll nach einem Erlaß der Berliner Polizeiverwaltung nicht vorgegangen werden. Denn diese Kraftfahrer unterstützen, so meint man dazu, durch ihr Tun ja gerade die Absicht der Polizei, Geschwindigkeitsübertretungen zu verhindern.

10000 Autos

verschwanden in Westberlin. Seit der Umnumerierung der alten KB-Nummern in B-Zeichen vermißt das Kraftverkehrsamt diese bemerkenswerte Anzahl von Kraftfahrzeugen, die nach Ansicht der Experten weniger auf Autofriedhöfen als vielmehr in der Ostzone aufzufinden sein dürften.

Den Führerschein 2

nur noch an Fahrer zu erteilen, die das 21. Lebensjahr vollendet haben, erwägt Bundesverkehrsminister Seebohm. Anstoß zu diesen Überlegungen gab ein schweres Verkehrsunglück auf der Bundesstraße 73 bei Stade, wo ein in einer Kurve zu weit links fahrender, von einem 19 Jahre alten Fahrer gelenkter Lastzug mit einem entgegenkommenden Omnibus zusammenstieß.

Mit einer Gefängnisstrafe

von vier Wochen und einem Jahr Führerscheinentzug bestrafte ein Münchener Gericht einen Autofahrer, der auf einer breiten Ausfallstraße mit 90 km/st gefahren war.

Gnadengesuche

von Fahrern, die wegen Trunkenheit am Steuer eine Strafe erhalten hätten, werde er grundsätzlich ablehnen, erklärte der niedersächsische Justizminister Dr. Hofmeister.

Jubiläumszahlen

Dipl.-Ing. Fritz Hahn, Inhaber der Firma Fahrzeugbau Ernst Hahn, Fellbach, am 5. September 50. Geburtstag.

Als rechtswidrig

erklärte das Frankfurter Oberlandesgericht den Brauch der Frankfurter Polizei, bei verkehrswidrig parkenden Fahrzeugen, deren Besitzer nicht anwesend sind, eine schriftliche Zahlungsaufforderung mit Zahlkarte zum Begleichen der gebührenpflichtigen Verwarnung an der Windschutzscheibe zu befestigen. Gebührenpflichtige Verwarnungen seien nur mündlich zulässig.

Nur noch 5 Liter Benzin

für die Einfuhr im Tank bei Fahrten von der Schweiz nach Deutschland freizugeben, hat das südbadische Tankstellengewerbe der Oberfinanzdirektion in Freiburg-Brsg. gebeten. Durch „Benzineinkaufsfahrten" nach der Schweiz habe das Tankstellengewerbe an der deutsch-schweizerischen Grenze durchschnittlich 40 bis 45% seines Umsatzes eingebüßt.

Eine Dienstaufsichtsbeschwerde

gegen die Frankfurter Staatsanwaltschaft hat der Gesamtverband der Autoverleiher eingereicht. Der Staatsanwaltschaft wird vorgeworfen, daß sie einen Mann wieder auf freien Fuß gelassen hat, der unter dem dringenden Verdacht verhaftet worden war, in Frankfurt vermietete Leihwagen unterschlagen und weiterverkauft zu haben. Durch die Freilassung erhielt der Verdächtigte Gelegenheit, noch in anderen westdeutschen Städten Leihwagen zu unterschlagen, sie als gestohlen zu melden, illegal ins Ausland zu exportieren und sich selbst vorläufig dem Zugriff der Justiz zu entziehen.

Zwei Fußgänger

wurden vom Amtsgericht Rastatt als alleinschuldig an einem Verkehrsunfall zu Geldstrafen verurteilt. Sie hatten nachts verkehrswidrig die rechte Seite einer Straße außerhalb geschlossener Ortschaften benutzt und einen Mopedfahrer, der sie nicht rechtzeitig gesehen hatte, zu Fall gebracht; der Gestürzte zog sich dabei erhebliche Verletzungen zu.

Auf der Fähre

zwischen Dänemark und Schweden fuhren nach der Landung des Schiffes zwei gleichzeitig startende Autos zusammen. Weder die Verkehrspolizei noch das Seeamt erklärten sich zur Ermittlung des Schuldigen bereit, da sie sich beide für einen Verkehrsunfall auf einem Schiff als nicht zuständig erachteten.

Die Ford Motor Company

hat ihre Beteiligung an der französischen Automobilfirma Simca an die Chrysler Corporation verkauft.

Vespa 400 billiger

Der Preis des Vespa 400 wurde um 400.– DM von DM 3890.– auf DM 3490.– (ab Werk) gesenkt.

Zum neuen Fiat 500

teilt uns Fiat-Heilbronn mit, daß man, wie wir in Heft 17 vorschlugen, den Besitzern früherer Ausführungen entgegenkommt. Sie erhalten alle Teile, die von der gegenwärtigen 15 PS-Ausführung abweichen, kostenlos. Der Besitzer des Wagens hat lediglich die Einbaukosten zu tragen, die im Höchstfall etwa 40 DM betragen dürften. Welche Teile benötigt werden, ergibt sich nach Angabe der Motornummer.

Wir brauchen bessere Bremsen!

Einen schönen Spruch gibt es bei den Kollegen von der fliegenden Fakultät: Wer einen Fallschirm braucht und hat keinen, braucht nie mehr einen! In bezug auf Fahrzeugbremsen mag das etwas überspitzt klingen, aber im Prinzip trifft es ebenfalls zu. Machen Sie mit irgendeinem modernen, mit Personen und Gepäck gut ausgestopften Wagen einige scharfe Stopbremsungen, dann sind Sie nicht weit von dem Gefühl entfernt, überhaupt keine Bremsen mehr zu besitzen. Unsere Automobile sind schneller und schwerer geworden, aber ihre Bremsen sind offensichtlich nicht im gleichen Verhältnis mitgewachsen. Und nicht nur Gewicht und Geschwindigkeit belasten die Bremsen stärker: die Bremshäufigkeit und damit die Wärmebelastung hat sich als Folge der wachsenden Verkehrsdichte wesentlich erhöht. Die Bremswirkung des Motors wird vielfach durch höhere Untersetzungen vermindert, die hohe Fahrgeschwindigkeiten bei kleinen Motordrehzahlen zulassen. So wächst Schritt für Schritt die Belastung der Bremse, oder anders gesehen, ihre Wirkung muß uns immer mehr enttäuschen. Bedenklich daran ist, daß man sich damit abzufinden scheint.

Wenn heute – als Beispiel – bei einem Wagen der 2,5 Liter-Klasse die Beinmuskulatur immer noch ausgesprochen athletisch sein muß, um ausreichend sichere Verzögerungswerte zu erzielen, dann fragt man sich auch aus diesem Grund, wo die Verantwortlichkeit des Konstrukteurs aufhört und die des Kaufmannes anfängt. Die gleiche Frage müssen wir angesichts der erstaunlichen Tatsache stellen, daß ein reichlich über 100 km/st gehender 30 PS-Wagen in seiner Standard-Ausführung noch mit der sehr pflegebedürftigen Seilzugbremse geliefert wird. Aber das ist es nicht allein. In den folgenden Punkten scheint sich heute der gute Ruf mancher Kraftfahrzeug-Hersteller nicht mehr mit der Qualität ihrer Bremsen zu decken:

- Zu große Fußkräfte
- Zu große Blockiergefahr
- Zu schneller Wirkungsabfall („Fading")

Die Ausnahmen, die diese Regel bestätigen, sind Autos, für die man viel Geld hinlegen muß und die nicht im Groß-Serienbau zu finden sind.

DIE FUSSKRÄFTE

Natürlich wächst die erforderliche Fußkraft mit Gewicht und Geschwindigkeit der abzubremsenden Masse. Das ist aber vielen Kraftfahrern, welche die Prospektangaben über Höchstlast und Höchstgeschwindigkeit im Vertrauen auf den guten Namen des Herstellers ausnützen, durchaus nicht klar. Wer hierbei schon seine eigenen Erfahrungen gemacht hat, kann sich bei bestimmten – nicht bei allen – Personenwagen zusätzlich eine Bremshilfe einbauen lassen. Das kostet mit Einbau rund DM 400.–, viel Geld für eine „billigerweise" zu verlangende Sicherheit. Übrigens werden deutsche Personenwagen, bei denen dieser Einbau möglich ist, in die Schweiz „serienmäßig" mit Vacuum-Bremshilfe geliefert, die bei uns als eine Art Zubehör in den Prospekten angegeben wird. Wir finden, daß eine derartig notwendig gewordene Sicherheitseinrichtung ein fester Bestandteil schwerer Wagen auch bei uns sein müßte. Wer sich in seinem leer schon über 1000 kg wiegenden Wagen keine Bremshilfe einbauen lassen kann oder will, müßte also langsamer fahren oder seine Beinmuskulatur trainieren. Es gibt einen deutschen Wagen guten Namens, dessen Bremse bis zu 60 kg Fußkraft braucht. Das ist rund doppelt so viel, wie das in diesem Punkt wirklich schwache Geschlecht noch schaffen kann.

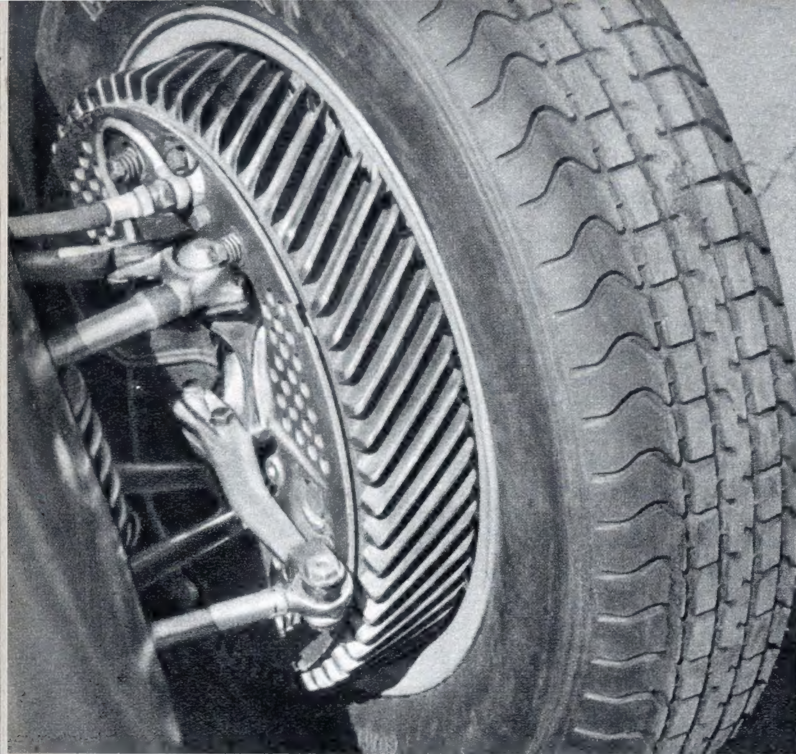
DIE BLOCKIERGEFAHR

Das Blockieren zu verhindern, überläßt man großzügig dem Feingefühl des Fahrers, das bei Notbremsungen bekanntlich selten zu funktionieren pflegt. Viele unserer Personenwagen neigen ohnedies dazu, wenn nur ein oder zwei Vordersitze besetzt sind, hinten überbremst zu werden. Das führt zu frühzeitigem Blockieren und, wenn es schlecht geht, zum Ausbrechen. Hier wäre eigentlich ein radlastabhängiges Bremssystem zu fordern, das die einzelnen Radbremskräfte im Verhältnis der jeweiligen Gewichtsverteilung steuert. Es liegen hierfür Lösungen vor, deren Verwirklichung immer wieder hinausgeschoben wird. Eine bereits ausgeführte Konstruktion, die das Blockieren ganz allgemein verhindert, ist das von Dunlop entwickelte „Anti-Skid-System", das auf konstruktivem Wege das gefürchtete Blockieren des Rades selbsttätig verhindert. Hierbei wird der hydraulische Druck im Bremssystem genau dann vermindert, wenn das Rad von der rollenden in die gleitende Bewegung übergeht. Ein mit diesem System ausgerüsteter Jaguar Mark VII konnte auf trockener wie auf feuchter Fahrbahn trotz voll durchgetretenem Bremspedal nicht zum Ausbrechen gebracht werden, da die Seitenführungskräfte voll erhalten blieben. Überdies hatte er im Vergleich zum „ungesteuerten" Bremssystem die kürzeren Bremswege. Der „Maxaret", wie dieses von Dunlop zunächst für schnell landende Flugzeuge entwickelte System genannt wird, kann sowohl für Trommel- wie für Scheibenbremsen verwendet werden. Sein Einbau setzt jedoch das Vorhandensein eines gesonderten Öldruckerzeugers voraus (wie beim Citroen DS 19), was die Konstruktion allerdings teuer macht. Wir werden deswegen noch lange darauf warten müssen.

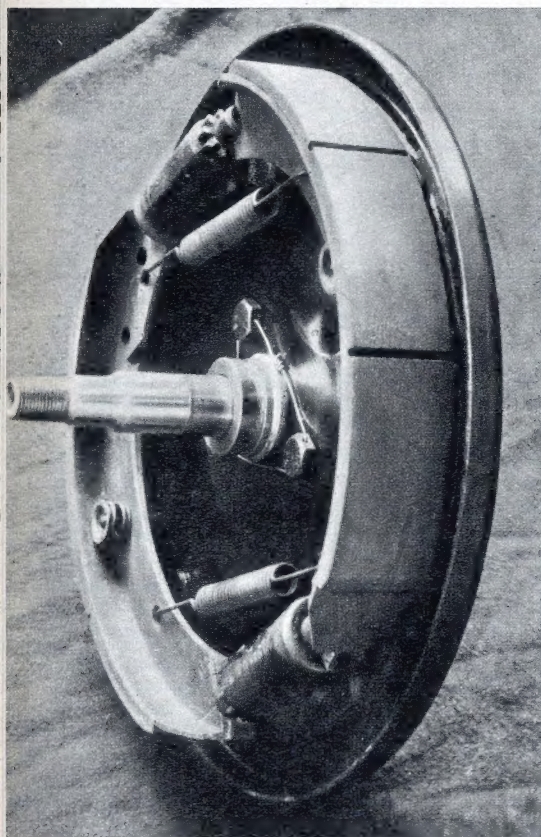
DAS HAUPTPROBLEM: DIE WÄRME

Das „Fading", der vorschnelle Wirkungsabfall der meisten Bremssysteme, ist in erster Linie ein Wärmeproblem. Der Bremsvorgang, so lautet eine sehr übliche Definition, ist ein Prozeß, bei dem die Energie einer bewegten Masse vernichtet wird. Das stimmt nicht ganz – denn Energie läßt sich nicht vernichten, sie läßt sich allenfalls umwandeln in elektrische Energie zum Beispiel, wie bei den Wirbelstrombremsen von Straßenbahnen. Damit werden dann die Sitzbänke geheizt. Die Reibung zwischen Bremstrommel und Bremsbacke beim Kraftfahrzeug verwandelt die Bewegung direkt in Wärme. Und da liegt schon der Hase im Pfeffer. Es wird immer problematischer, mit dieser „Bremswärme", die ja mit Geschwindigkeit und Gewicht des Fahrzeuges sehr schnell wächst, fertig zu werden. So ist bei Stopbremsungen, vor allem die Wärmeaufnahmefähigkeit der Bremse und bei Dauerbremsungen, wie bei längeren Talfahrten, vor allem die gute Wärmeableitung wichtig. Mehrmalige Stop- oder Notbremsungen führen zu den gleichen Verhältnissen wie bei einer Dauerbremsung. Eine 20- bis 30-Minuten-Pause braucht dann so mancher Wagen, bis seine Bremsen wieder „da" sind. Ironie der Entwicklung: Die Fahrzeuge unserer Großväter hatten gut gekühlte Bremsen – obwohl sie es eigentlich noch nicht nötig hatten – durch vorn hübsch offene Kotflügel und große Drahtspeichenräder. Heute baut man schnellere Fahrzeuge, aber die Ponton-Verschalung verwehrt dem Fahrtwind den Zutritt zur Bremstrommel, die ohnedies durch kunstvoll geformte, kleine Vollscheibenräder gut versteckt ist. Alle Finger würden sich die Leute von der Bremsen-Entwicklung nach den Autos unserer Großväter lecken.

Trommeltemperaturen steigen nicht selten bis zu 300 Grad Celsius bei Personenwagen-Bremsen und bis zu 600 Grad bei Lastzug-Bremsen an, was sich bei letzteren bis zum Reifenbrand fortsetzen kann. Aber schon wesentlich geringere Temperaturen genügen, um Trommel und Backenaufhängung sich so verziehen zu lassen, daß fortan keine anständige Geradeaus-Bremsung mehr möglich ist. Die Wärme bringt aber nicht nur Ärger für die Trommel, sondern auch für den Bremsbelag. Die Bindemittel des Bremsbelagwerkstoffes, die vorwiegend aus organischen Substanzen bestehen, können so verkohlen und vercracken, daß der Reibwert stark absinkt. Entscheidend ist jedoch, daß sich die Trommel bei Wärmeaufnahme in radialer Richtung ausdehnt, damit den Backen „davonläuft" und der Bremspedalweg wächst – das gefürchtete Fading!



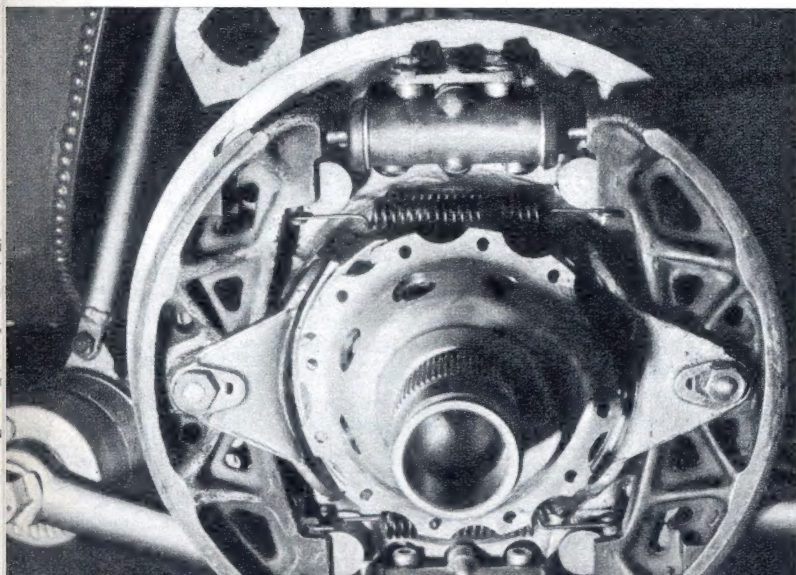
Hier wurden die Möglichkeiten der Trommelbremse bis zum letzten ausgeschöpft: Frei im Luftstrom liegend, gut gekühlt durch Schrägverrippung (Turbo-Effekt) und großer Durchmesser! (Vorderradbremse des Ferrari-Formel-1-Rennwagens)



Auf die Backen dieser Duplex-Vorderrad-Bremse wurden die Beläge aufgeklebt. Querrillen nehmen Abrieb und Schmutz auf (Porsche).

Fotos:
Molter (2)
Weitmann (2)
Wilkins (2)

Nicht nur die Trommel, sondern auch die Bremsbacken müssen steif gebaut sein, wenn sie sich nicht bei scharfer Beanspruchung verziehen sollen. Klassisches Beispiel: Hinterrad-Bremse des Ferrari-Formel-1-Wagens.



DIE SCHEIBENBREMSE

In diesem Punkt nun – Angriffsrichtung der Backen – hat die Scheibenbremse ihren prinzipiellen Vorteil. Bei Wärmeaufnahme wächst die Scheibe zwar auch in radialer Richtung, was aber den hier axial wirkenden Bremsbacken gleichgültig ist. Die offenliegende, nur zu einem kleinen Teil von den Backen eingehüllte Scheibe ist daher weniger wärmeempfindlich als die Trommel, bei der schon Temperatur-Unterschiede von 20 Grad zwischen rechtem und linkem Rad genügen, um ungleichmäßiges Bremsen herbeizuführen. Die Verschmutzung der offen liegenden Scheibe hat sich übrigens als weniger kritisch erwiesen, als man zunächst befürchtete. Dagegen kann sich die Scheibe bei Kälte mit einem Eisfilm überziehen, der zwar die erste Bremsung stört, aber dann schnell verschwindet. Die Beläge an der Scheibe liegen flach und gleichmäßig an, verschleißen weniger, lassen sich besser auswechseln, und man hat sowohl bei Vorwärts- wie Rückwärtsfahrt gleiche Bremswirkung. Das klingt alles sehr angenehm in unseren Ohren, und man fragt sich, warum wir bei unseren Automobilen noch nicht die Bekanntschaft mit der Scheibenbremse gemacht haben. Nun, sie hat den Nachteil, daß ihr die selbstverstärkende Wirkung fehlt und zu ihrer Betätigung eine Bremsverstärkung erforderlich wird, was wiederum nicht billig ist. Wir werden also noch lange darauf warten müssen.

Übrigens leistet der Rennsport sehr zum Vorteil des Kraftfahrers hier wertvolle Vorspanndienste, eine Tatsache, die man getrost etwas mehr herausstellen sollte. Denn irgendwann werden die rennsportablehnenden Firmen ihren Nutzen aus den Erfahrungen mit wirklich schonungslos getesteten Scheibenbremsen ziehen. So sind die meisten englischen Renn- und Rennsportwagen (BRM, Vanwall, Aston-Martin, Jaguar, Cooper, Lotus) und alle am Indianapolis-Rennen teilnehmenden Wagen mit Scheibenbremsen ausgerüstet. Es waren überdies die amerikanischen Hot-Rod-Bastler, die sich 1950 schon von Flugzeug-Fahrwerken die ersten Scheibenbremsen „besorgten" und damit ihre eigenen Erfahrungen sammelten. Übrigens kommt die Scheibenbremse vom Flugzeug her (Dunlop, Girling), wo ja bekanntlich Fragen der Sicherheit einen wirklich vordringlichen Rang einnehmen. Höhere Landegeschwindigkeiten forderten gebieterisch wirksamere Bremsen. Im ausländischen Personenwagenbau folgte man bald dieser Entwicklung. So finden wir heute beim Citroen DS und ID 19 (vorn) in Frankreich, beim Crosley und beim Lambert-Schlepper in USA, bei den verschiedenen Jaguar-Modellen, beim Daimler „Majestic", beim Bristol 405, beim Jensen 541, beim Triumph TR 3 (vorn), und beim MGA „Twin Cam" in England Scheibenbremsen. Es sieht überhaupt so aus, als ob das Thema „Bremsen" zu einem ganz speziell angelsächsischen Reservat wird. Wir möchten wünschen, daß wir auf den Märkten der Welt hierbei nicht ins Hintertreffen geraten.

In Deutschland entdecken wir immerhin schon eine Scheiben-Standbremse, nämlich beim Borgward-Lastwagen B 4500, die hinter dem Getriebe angeordnet ist. Vergessen sollte man auch nicht die selbstverstärkende Scheibenbremse nach Dr. Ing. Klaue, die in Wehrmachtsfahrzeugen eingebaut wurde. Bei schnellen Schienenfahrzeugen (FD-Züge, U-Bahnen) finden wir auch bei uns schon seit langem die auf Scheiben wirkenden Bremsbacken, wie sie von der Bergischen Stahlindustrie Remscheid hergestellt werden. Immerhin müssen hier sehr große Massen relativ kurzzeitig verzögert werden, wofür sich die Scheibenbremse im Gegensatz zur außen am Radkranz angreifenden Klauenbremse hervorragend eignet. Was wir sonst an Scheibenbremsen in der deutschen Automobil-Industrie vorfinden, sind ausländische Muster, die sorgfältig studiert werden.

BREMSEN-PROBLEME AUCH IN USA

Wir stehen mit unseren Bremsen-Sorgen nicht allein. Auf dem alljährlichen SAE-Meeting in Detroit stellte man in diesem Frühjahr bekümmert fest, daß die amerikanischen Personenwagen im Hinblick auf ihre Bremswirkung etwas antik wären (trotz einer meist schon vorhandenen Bremshilfe!), was wir ihnen, und nicht erst seit diesem Frühjahr, schon immer bestätigt haben. Interessant übrigens: die bei den meisten amerikanischen Personenwagen verwendete Flüssigkeitskupplung hat eine, was die Bremsen betrifft, durchaus nicht willkommene Nebenwirkung. Sie ist nicht „umkehrbar" wie die gute alte Reibungskupplung. Nach dem Gaswegnehmen können also die Räder nicht mehr so wie einst den Motor antreiben, so daß dieser als zusätzliche Bremse kaum noch hilft. So ist es oft, technische Verbesserungen bringen nicht immer für alle „Beteiligten" Vorteile. In zwei Richtungen arbeitet man drüben, um die Bremstrommel noch zu retten. Und zwar ist man bemüht, völlig neue Bremsbelag-Werkstoffe zu entwickeln, nämlich Beläge aus Sintermetall und Keramik. So hat der neue Ford Thunderbird, ferner die Rennsport-Version der Chevrolet

Corvette, sowie einige Polizeifahrzeuge kurze Streifen von gesinterten Bronze-Keramik-Belägen als Ergänzung zu den normalen Belägen. Diese ausgesprochen harten Beläge bringen jedoch eine Fülle anderer Probleme: wesentlich höhere Fußkräfte, Geräusche, stärkere Trommelabnutzung und sehr hohe Kosten. Den anderen Weg sieht man in Detroit in flüssigkeitsgekühlten Bremstrommeln – ebenfalls nicht einfach zu verwirklichen.

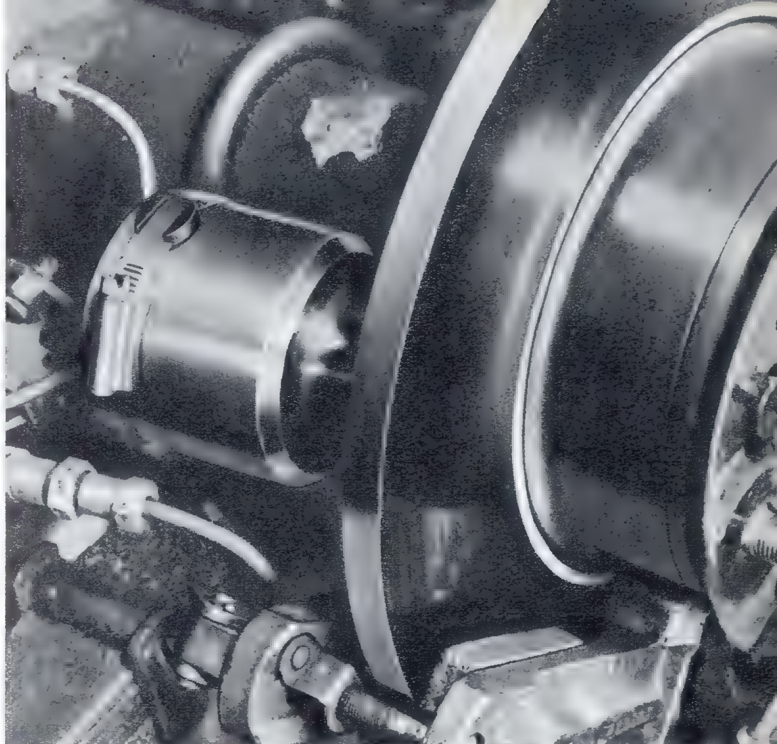
DIE MÖGLICHKEITEN DER TROMMEL

Wie steht es bei uns mit den noch vorhandenen Möglichkeiten der Trommel? Sind sie schon erschöpft? Nun, eine der wichtigsten Möglichkeiten hat man durch den Übergang auf die kleinere 13-Zoll-Felge – wahrscheinlich nicht bedenkenlos – vergeben: nämlich den ausreichend großen Trommeldurchmesser, der größere Bremsfläche, größeren Kraftarm und bessere Wärmeverhältnisse bringt. Diese 13-Zoll-Felge, so argumentieren ihre Schöpfer, gibt einen attraktiver aussehenden niedrigeren Wagen und damit auch tieferen Schwerpunkt. Man hat damit angeblich mehr Sicherheit erhalten, aber in Wirklichkeit höheren Rollwiderstand, kleinere Reifenlebensdauer und eben die schlechteren Bremsen eingehandelt. Die Materialkosten allerdings mögen niedriger sein, und das dürfte wohl den Ausschlag gegeben haben.

Weitere Möglichkeiten sind vielleicht von der Bauweise der Trommel zu erhoffen, soweit nicht schon bei teuren Fahrzeugen verwirklicht: Graugußring in Leichtmetall und Vergrößerung der wärmeabgebenden Trommeloberfläche durch Verrippung, was die Trommel gleichzeitig steifer und damit unempfindlicher gegen das gefürchtete Verziehen macht. Auch hier stand der Rennwagen Pate. Wie viele sonst sehr brave Autofahrer fahren sehr schnell mit völlig verzogenen Bremstrommeln über die Straßen und wissen es nicht. Sicher ist auch von unseren Bremsbelägen einiges zu erwarten, wie zum Beispiel wärmestabilere Reibwerte. Im übrigen möchten wir nicht in der Haut der Belag-Industrie stecken. Denn was eine mittelmäßige Bremskonstruktion und zu geringer Trommeldurchmesser nicht schaffen, soll dann – es kommt täglich vor – der Belaghersteller wettmachen. Wahrscheinlich wirken sich geklebte Beläge, wie man sie bei Porsche und bei Daimler-Benz findet, im Vergleich zu genieteten Belägen günstiger aus, da sich die wirksame Belagfläche um die sonst ausgebohrten Nietlöcher vergrößert. Zudem ist bei geklebten Belägen die Gefahr des Verschiebens nicht so groß wie bei genieteten, die nach unsachgemäßer Montage zur Rißbildung neigen.

Die Vergrößerung der Bremsfläche durch Verbreiterung der Backen erscheint als Ausweg trügerisch, da es fraglich bleibt, ob der Belag stets auf seiner ganzen Breite trägt. Überhaupt sagt die Größe der Gesamtbremsfläche eines Wagens – für sich betrachtet – nichts über seine zu erwartenden Bremseigenschaften aus, genauso wenig wie das viel zitierte und oft schändlich mißbrauchte Drehmoment für das Leistungsverhalten allein gültig ist. Die Bremsfläche sagt auch noch nicht viel mehr aus, wenn sie ins Verhältnis zum Wagengewicht gesetzt wird. Zu viele andere Faktoren, wie die tatsächlich tragende Bremsfläche, die Wärmeaufnahmefähigkeit, die Bremsenabstimmung oder die Art der Backenaufhängung müssen zur Beurteilung herangezogen werden. Dies sei jenen guten Verkäufern ins Notizbuch geschrieben, die so gern im Gespräch oder in ihren Prospekten mit der großen Bremsfläche ihres Fabrikates operieren. Ein anderer Weg ist der, die Trommel vom Rad zu lösen und zur Wagenmitte zu verlegen, wie es uns der Daimler-Benz Grand Prix-Wagen nach dem Krieg gezeigt hat und heute der Lancia-Aurelia und der spanische Pegaso Z 102 an der Hinterachse und der Citroen DS 19 vorn aufweisen. Damit wird die Trommel (beim DS 19 eine Scheibenbremse) unabhängig vom vorhandenen Raddurchmesser und kann ausreichend dimensioniert werden. Interessant übrigens die Größe der Gesamt-Bremsfläche von Trommel- und Scheibenbremse, wenn man etwa zwei gleich schwere und starke Wagen miteinander vergleicht. Trommelbremsen Mercedes 300 SLR: 1664 cm²; Scheibenbremsen Jaguar XK 150: 205 cm²!

Wenn wir diese ganze Bremsen-story vollständig behandeln wollen, müssen wir auch das recht heikle Thema Selbstverstärkung streifen. Es füllt normalerweise ein mittelstarkes Buch. Bei der an Vorderrädern viel verwendeten Duplex-Bremse werden die beiden Backen in Richtung der rotierenden Bremstrommel nach außen gedrückt. Es sind dadurch „auflaufende" Backen, und sie bringen einen Selbstverstärkungseffekt, also gute Bremswirkung bei gewissermaßen gratis mitgeliefertem kleinen Pedaldruck. Andererseits – nichts ist vollkommen auf unserem Globus – führt diese Selbstverstärkung oder Selbsthemmung leicht zum Blockieren, weil diese „nebenbei" erzeugte Bremskraft nur zu oft größer wird als sie den Umständen nach werden sollte. Sehr sorgfältige Belagauswahl und gut abgestimmte Bak-



Das im Text näher beschriebene „Maxaret Anti-Skid-System", mit welchem das unerfreuliche Blockieren selbsttätig verhindert wird. Hier eingebaut an einer Dunlop-Scheibenbremse (Jaguar Mark VII).



Die Scheibenbremse des Vanwall-Rennwagens wird durch radiale Bohrungen belüftet und gekühlt – ein Zeichen, daß auch bei der Scheibenbremse die Wärmeprobleme noch nicht völlig gelöst sind.

Eine Girling-Scheibenbremse, wie sie serienmäßig bei dem englischen Triumph TR 3 an den Vorderrädern eingebaut wird.



kenaufhängung sind hier erforderlich. Girling, England, arbeitet an einem System mit zwei ablaufenden Backen und nimmt damit eine zusätzliche Bremshilfe in Kauf.

Der Vollständigkeit halber sei noch auf die Tatsache hingewiesen, daß bei unseren Personenwagen noch längst nicht das ganze Fahrzeuggewicht – allenfalls 60% – als Bremskraft ausgenützt wird. Das Problem eines richtigen, also radlastabhängigen Bremssystems spielt also auch in dieses Thema mit hinein. Und wenn man sich schon über Bremsen unterhält, darf das immer wieder hier geforderte Zweikreis-System nicht unterschlagen werden. Bei diesem System, wie es beim Citroen DS 19 verwirklicht wurde, arbeiten zwei Bremsanlagen unabhängig voneinander und bieten damit wesentlich höhere Sicherheit.

GRÖSSERE RÄDER – GRÖSSERE TROMMELN!

Wir finden, daß die Alternative eigentlich nicht so sehr lauten sollte „Trommel oder Scheibe", denn der Groß-Serienbau hinkt ohnedies zwangsläufig hinter der Aktualität technischen Geschehens her, sondern zunächst müßte es wohl heißen: Großes Rad oder kleines Rad! Wir wissen, daß es an hausinternen Auseinandersetzungen zu diesem Thema keinen Mangel gibt. Und so sieht man hier und dort ganz verschämt wieder die 15-Zoll-Felge auftauchen (Simca-Vedette). Eine Story aus dem Milwaukee-Journal vom Oktober 1957 mag dieses Thema ergänzen und abschließen. In diesem erfährt man, daß die dortige Stadtverwaltung, sehr unzufrieden mit den 14-Zoll-Felgen ihrer Ambulanz- und Polizeiwagen, eine Neubestellung dieser Fahrzeuge davon abhängig machte, daß die 58er Modelle mit 15-Zoll-Felgen ausgestattet würden. Und sollte das die General Motors, denn um ihren Chevrolet handelt es sich, nicht schaffen, dann sähe sich die Stadt Milwaukee leider gezwungen, das Werk bei solchen Unfällen zu verklagen, die auf unzureichende Bremsen zurückzuführen sind. Überflüssig zu erwähnen, daß GM ihre Fahrzeuge nun mit 15-Zoll-Felgen und besseren Bremsen lieferte. Trocken bemerkt noch ein Leser dieser Zeitschrift: „Warum nicht gleich 16-Zoll-Räder, dann ist man aus allem heraus!"

Wahrscheinlich gibt es Autobesitzer, denen Bremsprobleme unbekannt sind. Entweder sind sie noch nicht in die Verlegenheit gekommen, mehrmalige Stop- oder Dauerbremsungen mit vollbesetztem Wagen auszuführen, oder sie haben ganz einfach noch nicht in solchen Fahrzeugen gesessen, bei denen die Möglichkeit der Trommelbremse mit sehr viel gutem Willen optimal ausgeschöpft wurden. Dann können sie es eben noch nicht besser wissen.

Die Verkehrs-Marmelade auf unseren Straßen läßt uns immer weniger Raum für zu großzügig bemessene Bremswege. Und man hat ein fatales Gefühl bei dem Gedanken, daß diese Bremswege in sehr starkem Maß vom Rechenstift der Groß-Serien-Kalkulation festgelegt werden.

Dipl.-Ing. D. Korp

Die Blut- und Alkohol-Probe

Gähnend und mit verschlafenen Augen trat der Arzt in das Zimmer der Unfallstation des Krankenhauses in einer ganz kleinen Stadt mit einem ganz großen Industriewerk. Mürrisch betrachtete er den blutverschmierten Mann, der da auf der Wartebank zwischen zwei Polizisten saß. Dieser Unfäller hatte sich das Hemd ausgezogen und drückte es unter sein Kinn, um das Blut aus einigen Schnittwunden am Hals zu dämmen. Gelegentlich wischte er sich mit dem Handrücken über die Stirn, denn auch dort hatte es einige Schmisse abgesetzt.

Brummelnd hantiert der Arzt mit einigem medizinischen Inventar und Werkzeug, winkt den Störer seiner Nachtruhe zu sich heran, der sich stöhnend erhebt und zu dem Stuhl hinhumpelt, den ihm der Medizinmann mit einer Geste gewiesen hat.

Mit fünf Wundklammern werden zuerst einmal die Lücken im Antlitz des Unfällers geschlossen. Dann wird der Oberarm abgeschnürt, bis die Vene in der Ellbeuge vorquillt. Der Medizinmann sticht die Kanüle in die Vene ein und zapft Blut, zieht die Spritze 'raus und drückt gleichzeitig einen sterilen Wattebausch auf das Bluttröpfchen an der Stichstelle: Arm krumm machen, Moment warten – alles Routinesache.

Der Unfäller scheint bei klarem Verstand zu sein. Er ist ziemlich blaß und atmet irgendwie sehr flach und schnell, so als hätte er Angst vor dem Luftholen. Was man bis jetzt mit ihm gemacht hat, ist eine genormte Gebrauchsübung mit Leuten, die zu so nächtlicher Zeit mit dem Auto verunglücken. Da aber diese Norm, auf die man lange Zeit Stein und Bein schwor, nach neueren Ansichten nicht mehr ausreicht, um einem Menschen wegen Trunkenheit am Steuer den Führerschein zu entziehen, muß dieser leicht verschrammte junge Mann hier noch einiges mehr vor den Augen des Medizinmannes tun. Es hat sich nämlich gezeigt, daß die fahruntüchtige Besoffenheit keineswegs bei 1,2 oder 1,5 Promille anfängt. Trinkfeste Bierbrauer fühlen sich bei einem solchen Alkohol-Blut-Gemisch erst langsam zu voller Tatkraft aufwachen, andere sind schon bei 0,7 Promille schicker. Der Medizinmann hat also festzustellen, ob bei den noch ungewissen Promille (die werden woanders analysiert) der Unfäller dun ist oder nicht.

Ehe wir sehen, welcher Art solche Trunkenheitsprüfakrobatik ist, wollen wir zurückblenden zum Unfallort, um zu erfahren, was dem Alkoholprüfling Mißliches widerfahren war.

Zuerst hatte er mit dem linken Vorderkotflügel seines VW einen Chausseebaum auf der linken Straßenseite der etwa 13 m breiten Landstraße geschrammt und rammte dann, nach einem nur theoretisch zu rekonstruierenden Fahrmanöver, frontal den nächsten Chauseebaum auf der linken Seite etwa 50 cm einwärts vom rechten Vorderrad. Nach der Menge des verbogenen Bleches zu urteilen war die Aufprallgeschwindigkeit etwa 40–50 km/st. Der Nachtwächter eines Industriebetriebes in der Nähe hörte den Krach, alarmierte die Polizei und lief zum Unfallort. Man suchte eine Zeitlang im Gras nach dem 'rausgeschleuderten Toten und fand dann im Wagen einen Bewußtlosen. Als der nach einiger Zeit zu sich kam, konnte er sich nicht erinnern, woher er kam und wohin er wollte. „Es war für mich furchtbar", erzählte er mir, „ich sagte mir dauernd, daß ich doch wissen müsse, woher ich kam und warum ich hier saß und was ich hier wollte, aber ich kam einfach nicht darauf."

Man holte den Mann aus dem Wagen 'raus und führte ihn unter beidseitiger polizeilicher Stützung zum Streifenwagen und fuhr gemeinsam zur Polizeiwache. Dort zog man dem jungen Mann das blutbekleckerte Hemd aus und wusch ihm das Blut aus dem Gesicht. Jetzt wurde der Unfäller wieder klarer und begriff, daß er einen Unfall gebaut hatte. Er bat die Polizeibeamten, seinen Vater anzurufen, damit der ihn abholen könne. Das taten die Polizisten, und sodann machte man sich auf zum Krankenhaus.

Und hier nun marschiert jetzt der junge Mann über einen weißen Strich, Fuß vor Fuß setzend. Und dann balanciert er nochmals über den Strich, aber mit geschlossenen Augen. Dann führt er seinen Zeigefinger auf Geheiß des Medizinmannes mit geschlossenen Augen zur Nasenspitze, steht mit geschlossenen Augen auf einem Bein, bückt sich nach dem Schlüsselbund, den der Medizinmann ihm vor die Füße geworfen hat, hebt ihn auf und gibt ihn dem Medizinmann zurück. Da packt sich der Medizinmann den nun schon aschgrau durch die Haut schimmernden Menschen und wirbelt ihn einige Male auf der Stelle herum. Kommandiert dann: „Gehen Sie dort in die Ecke!" Der Aschgraue geht zielbewußt und gerade in die Ecke.

„Der scheint nicht besoffen zu sein", diagnostiziert der Medizinmann. Und mir bleibt hier nur übrig, zu erklären, warum ich dauernd Medizinmann statt Arzt schreibe:

Wieder auf der Polizeiwache, schreitet man sogleich zur Vernehmung des Unfällers. Die dort inzwischen eingetroffenen Eltern des nicht ganz Dreißigjährigen protestieren dagegen, doch der Unfäller schließt sich der Meinung des Polizisten hinter der Schreibmaschine an, daß man es dann gleich hinter sich habe. Bei dieser Vernehmung wird dem Unfäller übel, und er muß sich erbrechen. Das pflegt fast immer nach einer Gehirnerschütterung einzutreten. – Und deshalb habe ich dem Weißbekittelten im Krankenhaus so beharrlich den Ehrentitel Arzt abgesprochen. Denn: Ein Arzt weiß, daß ein Unfall, wie der

junge Mann ihn baute, mit einer an Ausschließlichkeit grenzenden Sicherheit zu einer Gehirnerschütterung führt. Gut geschulte Polizeibeamte müßten es übrigens auch wissen. Aber gut geschulte Polizeibeamte trifft man nicht immer an.

Später wurde das Vernehmungsprotokoll zu Ende geführt. Als Unfallursache gab der junge Mann, der eine leitende Stellung in einem Industriebetrieb innehat und der während der Unfallzeit außerdem wochenlang seinen urlaubenden Chef vertreten hatte, als Ursache gab dieser Mann der Wahrheit entsprechend an, er sei am Lenkrad eingeschlafen, er wisse nicht, wie er das Ding gebaut hätte. Er sei, obwohl schon am Nachmittag hundemüde, zu Freunden in die etwa 35 km entfernte Großstadt gefahren, um sich deren Color-Dias aus dem Urlaub anzusehen. Er sei hingefahren, weil er es versprochen hatte. Seine Freunde hätten ihn in der Nacht dann überreden wollen, nicht mehr nach Hause zu fahren, aber er habe es doch getan – „die paar Kilometer!" –, weil er am nächsten Morgen früh im Geschäft hätte sein müssen.

Da der Alkoholgehalt absolut Null war, weigerte sich der Polizist, dieses freimütige Geständnis ins Protokoll aufzunehmen. Das mag zu einem guten Teil daran liegen, daß der Unfäller, wie man so sagt, ein netter Junge ist. Es liegt bestimmt zum Teil auch daran, daß er nicht getrunken hatte. Ins Protokoll wurde geschrieben: „... hat die Gewalt über den Wagen verloren!" Was ja auch wirklich nicht gelogen ist, dennoch aber eben nicht die Wahrheit bedeutet. Die Bundesunfallstatistik wurde von dem Polizisten um diesen einen Punkt ganz konkret irregeführt.

Die Polizei sah von einer Anzeige ab. Allerdings mußte der Unfäller schriftlich darauf verzichten, Ansprüche an die Polizei zu stellen, falls sich aus der falschen Behandlung nach dem Unfall Komplikationen ergeben würden. (Eine solche Erklärung ist rechtlich unwirksam.) Immerhin waren da außer der Gehirnerschütterung und außer den Schmissen noch schwere Blutergüsse in beiden Knien und im rechten Unterarm und Rippenquetschungen, wenn nicht gar Rippenbrüche. Letzteres hat man nicht untersucht, weil die Behandlung für Rippenbruch die gleiche ist wie für Quetschung.

Wir können dem Unfäller gratulieren, daß er trotz seinem Leichtsinn oder seinem falschen „männlichen" Stolz mit nur rund 1500 DM Sachschaden davonkam. Dennoch hat diese Geschichte eine andere Pointe: Ich sehe keinen Unterschied in der Gemeingefährdung durch einen betrunkenen und durch einen übermüdeten Fahrer. Es gibt objektiv auch keinen solchen Unterschied.

Daß hier subjektive Unterschiede gemacht werden, liegt an der Unsachlichkeit der deutschen Presse – nicht aller, versteht sich, aber doch der Mehrzahl. Wenn man heute einen repräsentativen Querschnitt der deutschen Bevölkerung nach der Hauptunfallursache bei Kraftfahrzeugen befragt – und das hat man ja getan –, dann bekommt man unter hundert Antworten achtzigmal zu hören, daß es Trunkenheit am Steuer sei. So muß Lieschen Müller meinen, so wird sie von ihrer Presse unterrichtet. Daß die Alleinursache Alkohol noch kein volles Prozent ausmacht, das weiß Fräulein Lieschen Müller nicht, denn das hat ihr noch kein Zeitungsonkel gesagt.

Strepp



Nürburgring-Alltag

Zwischen den großen Renntagen ist der Nürburgring keineswegs verlassen und unbenutzt. Dafür sorgt schon die Tatsache, daß man sich dort ohne Rücksicht auf Gegenverkehr, Kreuzungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen im schnellen Fahren üben kann. Das wäre zweifellos ein noch größeres Vergnügen, wenn es nicht Leute gäbe, die mit ihren Autos hinter unübersichtlichen Kurven auf der Fahrbahn stehenbleiben und dort frühstücken oder sich gegenseitig fotografieren. Aber auch für ernsthaftere Arbeiten steht der Nürburgring zur Verfügung: Auf keiner anderen Strecke in Deutschland lassen sich so unbehindert Langstreckenversuche unter harten Fahrbedingungen durchführen. Die drei Lloyd-Wagen auf dem Bild oben umrundeten den Ring sechs Wochen lang, und es handelt sich vermutlich um die neue Sportausführung, die Anfang September der Öffentlichkeit präsentiert werden soll. Die beiden Volkswagen (unten) dagegen sind keine Werkswagen, sondern mit ihnen veranstaltete die Degussa (Deutsche Gold- und Silber-Scheideanstalt) Reifenversuche, bei denen verschiedene Rußbeimischungen für die Reifenindustrie erprobt wurden. **Fotos: Büttner**



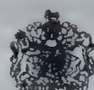
Wir fuhren den Rolls-Royce Silver Cloud:

Wie gut ist der „beste Wagen der Welt"?

Was immer du tust, tue es demütig und edel! Dieser Spruch stand über dem Kamin des Hauses, das Frederick Henry Royce seit 1910, als er nach dem Fliegertod seines Compagnons Charles Rolls gesundheitlich zusammenbrach, kaum noch verließ. Seine Fabrik bekam er seitdem überhaupt nicht mehr zu Gesicht, aber er konstruierte, von Ärzten mühsam am Leben erhalten, noch bis zu seinem Tode im Jahre 1933. Von seinem Todestage an wurden die Buchstaben RR am Kühler der Rolls-Royce-Wagen, die bis dahin rot waren, schwarz ausgeführt. Das blieb bis heute die einzige Änderung am Kühler.



THE BEST CAR IN THE WORLD



Nach Demut sieht es freilich nicht aus, wenn in den ganzseitigen Anzeigen, die in wenigen ausgesuchten Zeitschriften für Rolls-Royce werben, neben dem Abbild eines Wagens in jährlich wechselnder distinguierter Umgebung lediglich die schlichten Worte stehen: The Best Car in the World. Der beste Wagen in der Welt. Schließlich ist damit einiges gesagt.
Besonders früher sah die Konkurrenz das nicht gern. Heute hat man sich daran gewöhnt, denn die 150 Wagen, die die Hallen in Crewe, Grafschaft Ceshire, monatlich verlassen, machen den Rolls-Royce-Braten nicht fett und die Braten anderer Fabriken nicht mager. Im Gegenteil, die britische Automobilindustrie profitiert davon, daß in ihrem Land der angeblich beste Wagen der Welt gebaut wird. Und Rolls-Royce legt, wie behauptet wird, bei jedem Wagen gute englische Pfund zu. Denn Rolls-Royce ist eine Flugmotorenfabrik, und wie das Brüllen der Strahlturbinen schon akustisch den kaum hörbaren Lauf der konventionellen, wechselgesteuerten Sechs- und Achtzylinder übertönt, so ist auch die Automobilfabrikation nur noch ein Anhängsel des Unternehmens. Eine Tatsache, die freilich den Stolz der Herren von Crewe nur erhöht, denn es ist immer gut, wenn man es eigentlich gar nicht nötig hat. Vor kurzem hatte der Herr Underberg, der großes Geld an kleinen Flaschen verdient, einen Rolls-Royce bestellt. Aber ehe das beste Auto der Welt kam, starb er. Man hätte die hinterbliebene und nicht finanzschwache Firma zwingen können, den Wa-

gen trotzdem abzunehmen. Aber warum? Niemand wird gezwungen, einen Rolls-Royce zu kaufen.

Es gibt noch viel mehr Geschichten um Rolls-Royce, wahre und erfundene. So stimmt es nicht, daß ein Chauffeur mitgeliefert wird. Auch die Motorhaube ist nicht plombiert, und die Inspektionen werden nicht gratis ausgeführt. Auch muß man nicht von beglaubigtem Adel sein, um einen Rolls-Royce kaufen zu können. Nur wer einen der seltenen Achtzylinder „Phantom IV" sein Eigen nennen will, muß ein Staatsoberhaupt oder ähnliches sein, und Rolls-Royce läßt sich vom britischen Foreign Office ausdrücklich bestätigen, ob der Interessent eines solchen Gefährtes würdig ist.

Die Rolls-Royce-Fahrzeuge verdanken ihre Sonderstellung ohne Zweifel dem schon erwähnten Frederick Henry Royce. Royce war der Sohn eines Müllers und in ärmlichen Verhältnissen aufgewachsen. Er war zunächst Elektrotechniker und bewies schon dabei einen unbeirrbaren Sinn für Qualitätsarbeit. Als er sich wenige Jahre nach der Jahrhundertwende ein Auto kaufte, war er von dessen Mängeln so enttäuscht, daß er beschloß, selbst Automobile zu bauen. Auf seinen ersten Wagen wurde Charles Rolls aufmerksam, ein junger Adliger, der sich mit Automobilhandel befaßte, und 1904 taten sich beide zusammen. Dritter im Bunde war Rolls Geschäftspartner Claude Johnson. Johnson erwarb sich um das Unternehmen größere Verdienste als der fanatische Sportsmann Rolls, nach dessen Tod und der darauffolgenden Erkrankung von Royce leitete er die Firma viele Jahre lang fast allein.

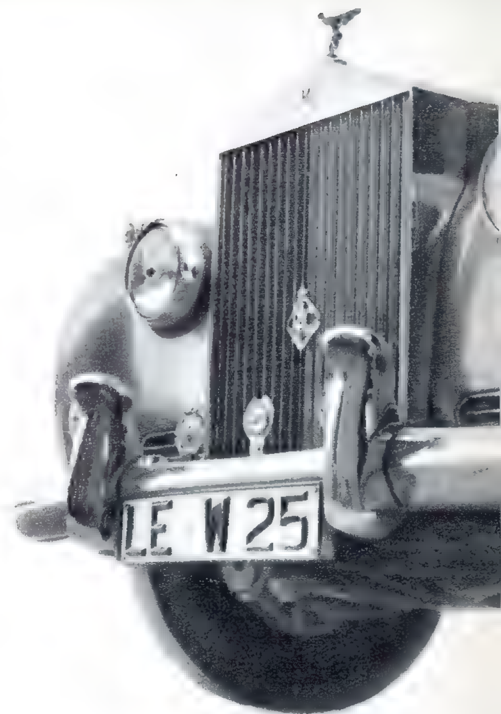
Nachdem zunächst eine Vielzahl von Modellen gebaut wurde, legte man sich 1907 auf den „Silver Ghost" fest. Der Ghost wurde eines der berühmtesten Automobile der Welt und machte den Namen Rolls-Royce zum Begriff. Er wurde 19 Jahre lang gebaut, also sogar noch ein Jahr länger als das T-Modell von Ford. Er übertraf alle Autos der damaligen Zeit in seiner Anspruchslosigkeit, Laufruhe und Zuverlässigkeit. Sein Sechszylindermotor, ebenso wechselgesteuert (obengesteuerte Einlaß- und seitengesteuerte Auslaßventile) wie der erste Zweizylinder von 1904 und wie auch der heutige Sechszylinder, leistete mit mehr als 7 Litern Hubraum nur 48 PS bei 1200 U/min. Er lief mit 3,2:1 Verdichtung so weich und ruhig wie eine Dampfmaschine und ließ sich schon bei einer Drehzahl von 180 U/min beschleunigen. Erst vor kurzem kaufte ein Amerikaner aus dem Nachlaß einer verstorbenen reichen Dame ein fabrikneues Silver Ghost-Fahrgestell aus dem Jahr 1922, das seine Besitzerin damals unbenutzt aufbocken ließ, weil ihr Chauffeur gekündigt hatte. Er ließ eine restaurierte Originalkarosserie von Brewster aus dem Jahr 1920 daraufbauen und besaß damit im Jahr 1958 einen fabrikneuen Silver Ghost von 1922. Da der Wagen in allen Teilen völlig einwandfrei war, gab Rolls-Royce die übliche dreijährige Garantie!

Mit dem Ghost beteiligte sich Rolls-Royce noch bis 1913 erfolgreich an Sportveranstaltungen und trat dann nach einem überlegenen Sieg bei der österreichischen Alpenfahrt endgültig und für alle Zeiten vom Sport zurück. Man konzentrierte sich darauf, immer alles noch besser zu machen als die Konkurrenz.

*

Im April 1955 geschah bei Rolls-Royce etwas in der Geschichte der Firma ganz seltenes: es kam ein neues Modell heraus, der Silver Cloud. Und mit diesem Wagen ging Rolls-Royce erstmals von dem seit den Anfangszeiten des Automobils gepflegtem Brauch ab, nur Fahrgestelle zu bauen, die dann bei autorisierten Karosseriefirmen Aufbauten nach Wunsch des Kunden erhielten. Bis dahin war ein Rolls-Royce mit Serienkarosserie eine ebenso unmögliche Vorstellung gewesen wie etwa ein Lord mit einem Konfektionsanzug. Die größere Ausgabe des Silver Cloud, der Silver Wraith (mit verlängertem Radstand), ist auch heute noch nur als Chassis für Spezialkarosserien lieferbar. Die Firma machte also nunmehr ein Zugeständnis an das Zeitalter der Massenproduktion. Dieses Zugeständnis wahrt aber zumindest dem Preis nach – ein Silver Cloud kostet etwa 58 000 DM – noch einen gebührenden Abstand auch zur Extraklasse der Serienautomobile. Ist auch der technische Abstand noch vorhanden, der einst dem Silver Ghost die Bewunderung einer ganzen Epoche sicherte und der zur Rechtfertigung des Slogans „Der beste Wagen der Welt" vorhanden sein müßte?

Äußerlich ist ein Silver Cloud ein ganz gewöhnliches Auto, das an Pracht und Glamour schon einem gewöhnlichen Chevrolet unterlegen ist. Er sieht ohne Zweifel etwas altmodisch aus und würde sicherlich noch unscheinbarer wirken, wäre nicht der Kühler da.



Ein Vergleich mit dem alten Ghost zeigt schon auf den ersten Blick, daß dieser Kühler wohl damals gut aussah, aber zu den weichen Linien der heutigen Karosserie wirklich nicht mehr paßt. Aber was Mercedes recht ist, ist Rolls-Royce schon längst billig, und es scheint, daß man in Crewe noch länger an diesem Symbol der alten Zeit festhalten will als in Untertürkheim. Und man ist darin seit der Vorweltkriegszeit konsequent geblieben: der Kühler ist heute so brettflach wie damals, nur die weibliche Figur darauf, „The Spirit of Ecstasy", hat sich etwas geändert. Sie ist zwar nicht geschmackvoller, aber bekleideter geworden. Die senkrechten Metallrippen sind angeblich in einem ganz bestimmten Winkel angebracht, der einen genau bemessenen Kühleffekt bewirkt.

Was an der Karosserie bemerkenswert ist, zeigt sich erst, wenn man fährt. Klappergeräusche erwartet man ohnehin nicht, aber wirklich eindrucksvoll ist, daß bei geschlossenen Fenstern bis zur Höchstgeschwindigkeit von ca. 170 km/st auch nicht das geringste Windgeräusch hörbar wird. Man kann sich also auch bei schnellster Autobahnfahrt im Rolls-Royce in vornehm gedämpfter Lautstärke unterhalten oder Radio hören. „Solche Dinge", so sagt man bei Rolls-Royce, „sind

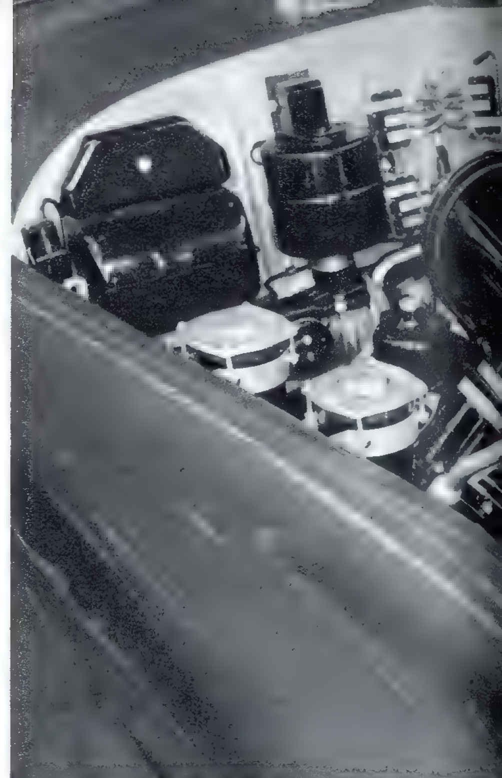


für uns eine Selbstverständlichkeit. Wie könnten wir unseren Kunden einen Wagen anbieten, bei dem es Windgeräusche gibt?" Welche Wege man ging, läßt sich schon bei flüchtiger Betrachtung des Daches – das übrigens wie die Motorhaube aus einer sehr harten Leichtmetallegierung besteht – feststellen: die Dachrinne ist nicht aufgesetzt, sondern eingepreßt!

Andere Wagen, auch angesehene Repräsentationsfahrzeuge, pflegen bei hohen Geschwindigkeiten ein deutliches Motorgeräusch hörbar werden zu lassen. Auch darauf wartet man im Silver Cloud vergebens. Der Motor, ein langhubiger 4,9 Liter-Sechszylinder, dreht bei 160 km/st gerade 4000 U/min. Mechanische Geräusche sind bei dieser Drehzahl erst bei ganz genauem Hinhören festzustellen, und ein riesiger Ansauggeräuschdämpfer und ein sorgfältig erprobtes Auspuffsystem sorgen vollends dafür, daß die Existenz des Motors für die Ohren kaum wahrnehmbar ist.

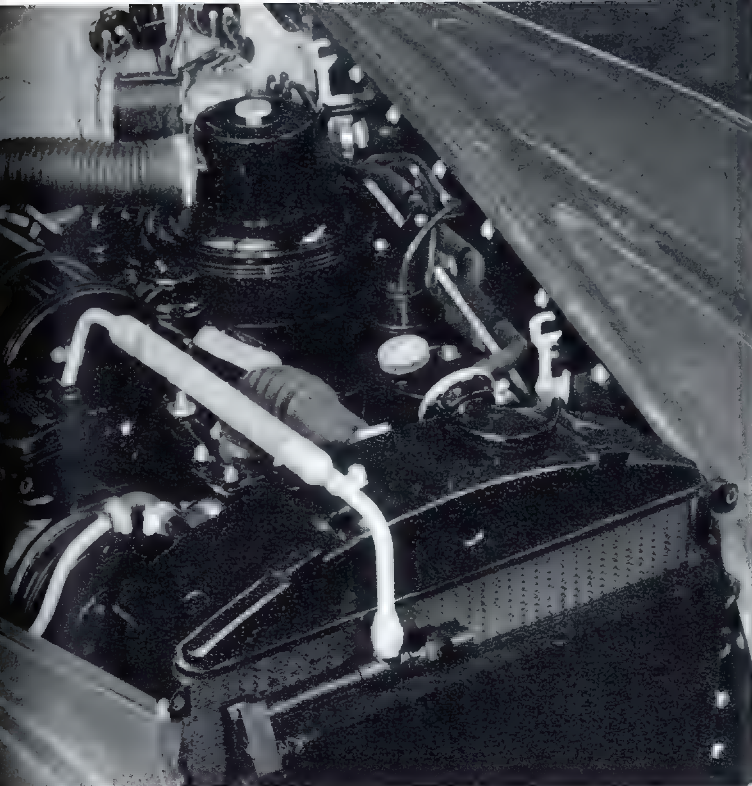
Dritte Ursache für die Geräuschlosigkeit ist das sichtlich bis ins letzte daraufhin durchgearbeitete Fahrwerk. Bei keiner Geschwindigkeit entstehen lästige Laufgeräusche oder Vibrationen. Sicherlich sind daran auch die ausschließlich montierten und vom Werk vorgeschriebenen schlauchlosen Dunlop-Reifen beteiligt. Das fast geräuschlose Fahren hat somit den größten Anteil am ungewöhnlichen Fahrkomfort im Silver Cloud.

In seinem technischen Aufbau ist der Wagen so wenig sensationell wie alle seine Vorgänger. Er hat einen normalen Kastenrahmen mit Kreuztraverse, die Vorderräder sind an Dreieck-Querlenkern aufgehängt und über Schraubenfedern gefedert, die hintere Starrachse hängt an Halbelliptikfedern und zusätzlichen Längslenkern. Die Motorleistung wird schon seit Jahrzehnten nicht angegeben, man pflegt die Frage danach mit einem schlichten „genügend" zu beantworten. Sie dürfte aber der Charakteristik des Motors und den Fahrleistungen nach höchstens bei etwa 180 PS liegen. Ohne Zweifel ist es aber gelungen, dem Motor außer seiner Laufruhe noch andere hervorragende Eigenschaften beizubringen: er ist in einem großen Drehzahlbereich angenehm lebendig und elastisch, und man hat trotz der durch das Hydramatic-Getriebe bedingten weitgehenden Automatisierung der Schaltvorgänge nie das Gefühl, zu wenig Motorleistung zur Verfügung zu haben. Hinzu kommt die diesem Motor nachgesagte sagenhafte Lebensdauer, sollen doch manche Exemplare über 400 000 km ohne Reparatur hinter sich gebracht haben. Verantwortlich für die Haltbarkeit dürfte neben den niedrigen Drehzahlen – 4000 U/min werden im normalen Betrieb selten erreicht – die Verwendung ausgesucht guter Rohstoffe für Lager und bewegliche Teile und eine auf die Spitze getriebene Fertigungspräzision sein. Solche Dinge läßt man sich bei Rolls-Royce schon seit jeher etwas kosten. Interessant ist übrigens, daß der Motor nur mit normalem, unlegiertem Öl gefahren werden darf.



Als Kraftübertragung wird seit einigen Jahren nur noch das von Rolls-Royce in Lizenz gebaute Hydramatic-Getriebe von General Motors geliefert, das aus einer hydraulischen Kupplung und einem automatisch schaltenden Viergang-Planetengetriebe besteht. Ohne Zweifel gehört das Hydramatic zu den besten zur Zeit überhaupt gebauten automatischen Getrieben, aber wir empfanden gerade in diesem in vieler Hinsicht mustergültigen Fahrzeug einmal wieder recht deutlich die Mängel einer schematischen Schaltautomatik mit ihren oft überflüssigen Gangwechseln. (Das Hydramatic schaltet beispielsweise auf einer im III. Gang befahrenen Steigung, wenn vor dem Überholen wegen eines entgegenkommenden Fahrzeuges kurz Gas weggenommen werden muß, sofort in den IV. Gang und dann beim erneuten Gasgeben wieder zurück in den III.) Aber diese Kritik trifft natürlich nicht Rolls-Royce, sondern ganz allgemein die Tatsache, daß es ein stufenloses automatisches Getriebe, das für einen solchen Wagen die Ideallösung wäre, eben noch nicht gibt. Und ohne Zweifel arbeitet eine Viergang-Automatik wie das Hydramatic immer noch befriedigender als die vielfach verwendeten automatisierten Dreiganggetriebe!

Ebenso wie das Getriebe ist auch die Servo-Lenkung keine typische Rolls-Royce-Einrichtung, wir finden sie ja heute ebenso wie die Servo-Bremsen bei fast allen größeren Wagen. Sie gehört allerdings auch unbedingt dazu, denn erst mit einer Servo-Lenkung läßt sich ein so gewichtiges und verhältnismäßig langes Fahrzeug noch mühelos fahren. An der Lenkung gab es ebensowenig auszusetzen wie an den Bremsen, die wir allerdings keiner eingehenderen Erprobung unterziehen konnten. (Bremsfläche 1548 cm^2 bei 1855 kg Trockengewicht.) Die Bremsen sind, wie viele Dinge am Rolls-Royce, auf Sicherheit gebaut: für alle vier Räder stehen zwei unabhängige Bremskreisläufe zur Verfügung. „Wie könnten wir", so meint man bei Rolls-Royce, „unseren Kunden eine Bremse anbieten, die bei der Beschädigung eines Schlauches oder einer Manschette ausfällt?" Nun, die meisten anderen Automobilfabriken der Welt denken sich nichts dabei . . .



Links: Vom Motor des Rolls-Royce ist nicht viel zu sehen, er ist von vielen Hilfsaggregaten und von dem großen Ansauggeräuschdämpfer verdeckt. Links die beiden Bremsflüssigkeitsbehälter, rechts davon eine Air-Conditioning-Anlage, die auf Wunsch eingebaut wird. Die Kühler-Jalousie wird automatisch betätigt. Rechts: Jedem Fondpassagier steht ein Tischchen mit separatem Aschenbecher zur Verfügung.



Die Fahreigenschaften und die Federung des Silver Cloud sind gut, wenn auch nicht sensationell. Ein Rolls-Royce ist kein Auto zum schnellen Fahren, aber er streikt durchaus nicht, wenn man es trotzdem tut. Dabei offenbarte er nach guter englischer Tradition leichte Übersteuerungseigenschaften und war jederzeit einwandfrei beherrschbar. Die Federung spricht zwar weich an, ist aber deutlich progressiv, und man hat das gesunde Gefühl, daß der Fahrbahnkontakt auch auf schlechten Straßen für keinen Augenblick verlorengeht. Sichtlich hat man hier nicht die Fahrsicherheit dem Komfort geopfert. Dennoch: Ist nicht die Starrachse mit Blattfederung – wohlgemerkt einer sehr aufwendigen Blattfederung mit polierten, genau aufeinander abgestimmten und ständig geschmierten Blättern – ein für den vielleicht besten, zumindest aber teuersten Wagen der Welt ein etwas zu weitgehender Tribut an die Einfachheit?

Der Innenraum des Silver Cloud ist nicht übermäßig groß, aber für vier Personen bestimmt außerordentlich bequem. Die lederbezogenen Sitze sind sehr weich gepolstert, und sogar für den Fahrersitz steht eine herausklappbare mittlere Armlehne zur Verfügung. Die Sicht ist gut, aber das Interieur hat natürlich einen völlig anderen Charakter als etwa bei einem großen amerikanischen Wagen mit seinen riesigen Fensterflächen. Vor sich hat der Fahrer die lange Motorhaube, durch die er sich ebenso wie durch das Nußbaum-Armaturenbrett mit seinen vielen Knöpfen und Hebeln in alte Zeiten zurückversetzt fühlt. Mit einigen dieser Knöpfe hat es allerdings eine besondere Bewandtnis. So läßt sich zum Beispiel der Deckel über dem Tankverschluß nur vom Armaturenbrett aus elektrisch öffnen, und ein Gerät zeigt auf Wunsch den Ölstand im Motor an. Der Scheibenwascher und die zweistufigen Scheibenwischer sind so gekoppelt, daß nach Betätigung des Scheibenwaschers die Scheibenwischer automatisch für einige Zeit in Tätigkeit treten. Im Glas des Heckfensters sind feine Metallfäden eingelassen, die im Winter unter Strom stehen und die Heckscheibe klarhalten. Es gibt zwei verschiedene Schlüssel: einen für den Fahrer für Tür und Zündung und einen Hauptschlüssel für den Besitzer, der außerdem auch noch für den Handschuhkasten und den Kofferraum paßt. Für die Fondpassagiere steht in der Rückwand der Vordersitze jeweils ein herausklappbares Tischchen mit Aschenbecher zur Verfügung.

Auch unter der Motorhaube gibt es noch einige Überraschungen, so die doppelt gesicherte Chokeautomatik, die es unter allen Umständen unmöglich macht, daß die bei kaltem Motor geschlossene Luftklappe sich nicht öffnet, oder der sich bei ausgeschalteter Heizung oder Belüftung automatisch schließende Lufteinlaß. Die Zündkerzen haben Platinelektroden und brauchen nur alle 100 000 km ausgewechselt zu werden. Das gesamte Fahrgestell ist aus rostfreiem Stahl hergestellt, lediglich der Hauptschalldämpfer nicht, aber für ihn werden 5 Jahre Lebensdauer garantiert! Und falls Rolls-Royce Verbesserungen einführt, was selten vorkommt, erhalten sie alle Kunden nachträglich kostenlos eingebaut. Das gleiche ist der Fall, wenn sich einmal irgendein Detail als nicht völlig einwandfrei erweist.

Leider konnten wir die Fahrleistungen des Silver Cloud nicht exakt messen, aber einige Stoppungen zeigten schon, daß das lautlose

Fortsetzung Seite 33

Die wichtigsten technischen Daten und Meßwerte

Motor: Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung × Hub 95 × 114 mm, Hubraum 4887 ccm, Verdichung 8,0:1, hängende Einlaß-, stehende Auslaßventile, 2 SU-Horizontalvergaser, Kolbengeschwindigkeit bei 4000 U/min (160 km/st) 15,3 m/s.
Kraftübertragung: Hydr. Kupplung und automat. Viergang-Planetengetriebe Lizenz Hydramatic, Untersetzungen I. 3,82, II. 2,63, III. 1,45, IV. 1,0, R 4,30, Hinterachse (Hypoid) 3,42.
Fahrwerk: Kastenrahmen mit Längsträgern und Kreuztraverse, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern mit Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Halbelliptikfedern und Längslenkern, Kolbenstoßdämpfer, hinten elektrisch verstellbar, Reifen 8.20–15, hydr. Zweikreisbremse, Bremsfläche 1548 cm².
Allgemeine Zahlen und Meßwerte: Radstand 3124 mm, Spur 1473/1524 mm, Außenmaße 5380 × 1900 × 1630 mm, Wendekrais 12,6 m, Gewicht trocken 1855 kg, Verbrauch 15–20 Liter/100 km, Höchstgeschwindigkeit etwa 170 km/st.
Importeur: Charles List GmbH., Bad Salzuflen, Lange Straße 29.

Links: In solcher Umgebung nimmt sich ein Rolls-Royce besonders gut aus. Der berühmte Silver Ghost (unten) sieht im Vergleich zum Silver Cloud noch recht sportlich aus. Auch bei ihm bestand schon die Motorhaube aus Aluminium.
Fotos: Weitmann (5), Archiv (2)



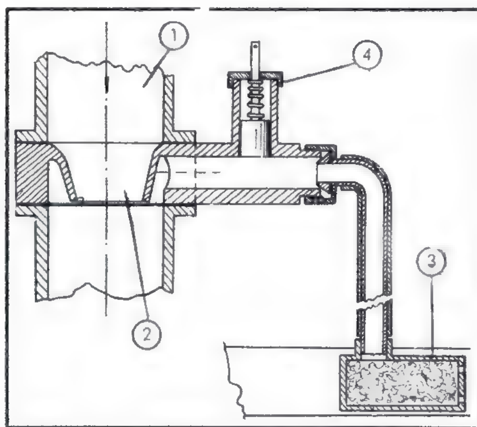
Wir fuhren:

VW 1957 mit Atogas-Gerät

Wenn es heute schwerfällt, selbst sportliche 1,5 Liter-Wagen auf der Autobahn über 10 Liter/100 km Verbrauch zu bringen, so ist das ein Grund zur stillen Besinnung, denn noch vor wenigen Jahren lag ein derartiger Wagen trotz bedeutend geringerer Fahrleistung bei 12–14 Liter/100 km. Freilich, die Kraftstoffe sind noch besser geworden, die Verdichtungsverhältnisse wurden erhöht – und auch der Vergasertechniker hat gelernt, mit ärmeren Mischungsverhältnissen zu arbeiten und schließlich Vergaser zu entwickeln, die auch im Teillastgebiet außerordentlich sparsam sind. Ob die Erfolge der Benzineinspritzung an diesen Anstrengungen mit „schuld" sind, steht hier nicht zur Debatte; festzuhalten sind jedoch die hervorragenden Ergebnisse dieser Bemühungen.

Benzin ist nicht etwa ein homogener Stoff, wie man ihn sich als Laie vielleicht infolge der chemischen Sammelbezeichnung „Kohlenwasserstoff" vorstellt, sondern ein Sammelsurium aller möglichen Kohlenwasserstoffe. Durch nichts ist das besser in der Praxis zu beweisen als durch die sogenannte Siedekurve, welche aufzeigt, wieviel Prozent des Kraftstoffes bei der oder jener Temperatur verdampft und damit brennfähig bzw. für den Motor arbeitsfähig sind. Dabei können „Siedeschwänze" auftreten, d. h. im Kraftstoff kann es Anteile geben, die erst bei sehr hohen Temperaturen, u. U. über 200° C, verdampfen, bei niedrigerer Temperatur aber flüssig bleiben oder nach vorheriger Verdampfung wieder kondensieren. Sofern diese Bestandteile auftreten, kann man sie nicht gutheißen, denn sie werden weder im Vergaser – der ja im Prinzip nur ein Vernebler ist – in Gasform übergeführt, noch tun sie den Metallteilen gut, die zu kühl sind, um das Verdampfen auch dieser schwersiedenden Bestandteile zu erzwingen. Das gibt beim Starten weggewaschenen Ölfilm und Kaltstartkorrosion mit allen nachteiligen Folgen für die Lebensdauer des Motors. Nicht verdampfter oder wieder kondensierter Kraftstoff fehlt auch logischerweise an jener Kraftstoffmenge, die dem Motor zwecks Verbrennung und Leistungsabgabe im richtigen Verhältnis zugeführt wurde. – Ergebnis: die Leistung ist nicht so, wie sie sein könnte und sogar müßte. Es liegt auch nahe, daß dieses Kondensat nicht so vollkommen verbrennt wie der übrige Kraftstoff, weil die reguläre Gemischaufbereitung im Zylinder gestört wird. Die Folge ist ein Auspuffgas, das reich an halbverbranntem Kohlenstoff ist und das gefürchtete Kohlenmonoxyd enthält. Schließlich muß das Kondensat auch irgendwie in den Ölsumpf gelangen und dort das Schmieröl verdünnen und verschlechtern.

Jede unvollständige Gemischaufbereitung im Motor muß deshalb sowohl auf die erzielbare Leistung als auch auf den Verbrauch, die Lebensdauer des Motors sowie auf die Giftigkeit der Abgase ungünstigen Einfluß haben. Was die Leistung anbelangt, so weiß man das seit langem, insbesondere aus jener Zeit, als man mit den ersten Sechs- und Achtzylindermotoren begann. Man wußte ganz genau, daß nicht jeder Zylinder dieselbe Gemisch- und Kraftstoffmenge erhielt, einfach, weil die Ansaugwege unterschiedlich lang, verschieden geformt und unterschiedlich warm waren und allerlei Schwingungen der Gassäule den Zustrom zum einzelnen Zylinder beeinflußten. Praktisch mußte der Vergaser in seiner Mischungstätigkeit von Luft und Brennstoff so abgestimmt werden, daß auch der am schlechtesten versorgte Zylinder noch ein erträglich brennbares Gemisch erhielt. Die übrigen Zylinder bekamen dafür überfettes und gewiß nicht für sparsamen Lauf richtiges Gemisch. Es kann auch heute noch, je nach Herkunft



Nach diesem Schema arbeitet das „Atogas"-System: 1 = Ansaugrohr, 2 = Eintritt der vorgewärmten Zusatzluft, 3 = Vorwärmekammer, 4 = Luft-Unterbrecher-Ventil

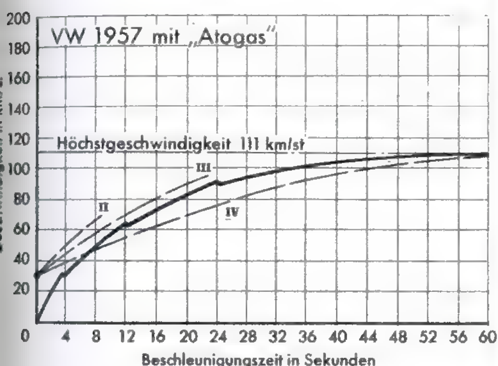
und Güte der Verarbeitung des Kraftstoffes, Siedeschwänze geben und damit Kondensat, vollends dort, wo die physikalischen Voraussetzungen eines Ansaugsystems das erleichtern, sei es durch lange und enge Ansaugrohre, oder sei es durch Unterkühlung dieser Rohre, weshalb man gerne Auspuffbeheizung des Ansaugrohrs vorsieht, wenigstens im Winter, denn im Sommer bedeutet eine solche Aufheizung geringeren Füllungsgrad und somit Leistungsverlust. (Übrigens nimmt der Kraftstoff-Hersteller auch von sich aus auf die Jahreszeiten Rücksicht, indem er nämlich im Winter ein leichter flüchtiges Produkt auf den Markt bringt als im Sommer.) Dieses Kondensat nutzbringend zu verwerten, indem für einwandfreie Aufbereitung mit Luft gesorgt wird, ist an sich ein sehr naheliegendes Ziel und doch noch nicht planmäßig verwirklicht. Ich möchte heute ein solches Gerät vorstellen und seine Auswirkungen wenigstens teilweise darlegen. Die Galmar Import- und Export-Organisation GmbH in Frankfurt vermittelte die Möglichkeit, das „Atogas"-Gerät im VW kennenzulernen, sowie auch dessen Erfinder, Pablo August. Was wir bei der ersten informativen Fühlungnahme von diesem Gerät hörten, machte uns mehr als skeptisch. Vornehmlich lagen Untersuchungen über amerikanische Fahrzeuge vor, u. a. ein Gutachten des Estudio Sud Americano de Ingeniera in Buenos Aires, wonach Kraftstoffeinsparungen in der Gegend von 15–30% erzielbar gewesen sein sollen. Die Zylinder eines Versuchswagens hatten ihren Kompressionsdruck nach 12 000 km Versuchsbetrieb sogar noch verbessert (besseres Arbeiten der Kolbenringe durch Vermeidung jedes Verpichens); Kerzen und Ventile waren wie die übrigen Motorteile einwandfrei sauber, und der Motor zeigte keine Anfälligkeit mehr zum Klopfen. Ähnliche Ergebnisse lagen über verschiedene Fahrzeuge vom Jeep bis zum Mercedes 220 vor, wobei ich der Kürze wegen nur letzteren Typ als das für uns interessanteste Objekt heranziehen will: bei 90 km/st Dauergeschwindigkeit sollen mit 20 Litern Kraftstoff vorher 168 km, nachher 192 km Laufstrecke möglich gewesen sein; Beschleunigung von 40 auf 70 km/st im 3. Gang vorher 7,2 sec, nachher 6,8 sec, von 70 auf 100 km/st im direkten Gang vorher 15,2, nachher 13,4 sec, beim Durchschalten von 0 auf 80 km/st vorher 17,5, nachher 15,2 sec. (vermutlich Tachoangabe, aber doch einigermaßen vergleichbar).

Das alles las sich zu phantastisch, um nach unseren bisherigen, zum Pessimismus verleitenden Erfahrungen dem Atogas viel Glauben zu schenken. Sein Erfinder hatte es sich ja auch fast zu einfach gemacht: Unter die Flansche des Ansaugrohrs am Zylinderkopf wird ein weiterer Flansch zwischenmontiert, der dem regulären, vom Vergaser kommenden Gemischstrom den Weitergang in den Zylinderkopf über ein Art großer Ejektordüse gestattet; gleichzeitig wird diesem Flansch seitlich durch die Ejektorwirkung des Gemisches Außenluft zugeführt. Im Falle des vorgeführten VW geschah das durch je einen Schlauch pro Zylinderkopf; beide Schläuche führten in Motormitte zusammen und endeten in einem kleinen Filter. Diese Zusatzluft kann je nach Motorentyp und Einsatzbedingung bzw. atmosphärischen und klimatischen Verhältnissen auch vom Auspuff vorgeheizt werden. Kraftstoffgemisch und Zusatzluft erhalten durch entsprechende Ausbildung des besagten Flansches einander entgegengesetzten Drall, so daß gute Vermischung auch des Kondensats mit der Zusatzluft gewährleistet ist. Manche dem Vergaser direkt nachgeschaltete Spargeräte versuchten das zwar auch, aber entscheidend ist ja das möglichst dicht am Zylinder zu erfassende Kondensat. Wir waren trotzdem skeptisch.

Der vorgeführte VW, ein Wagen des Baujahrs 1957, sollte uns aber schnell von unserer grundsätzlichen Skepsis heilen. Das Gerät war zwar noch etwas primitiv zurechtgebastelt und entsprach noch nicht dem Atogas, wie es zunächst speziell für den VW (später für den Olympia Rekord, den 17 M u. a.) auf den Markt kommen wird. Es war vorerst bewußt für bessere Beschleunigung und vor allem natürlich für Kraftstoffersparnis ausgelegt

worden. Als Spitzengeschwindigkeit maß ich als erstes 111 km/st, also einen alltäglichen Wert. Die Beschleunigung ab Stand sah schon eindrucksvoller aus: auf 60 km/st in 10,5 sec (laut Testbericht in Heft 21/57 bei VW 1958 12 sec), auf 80 km/st in 19 sec (20 sec) und auf 100 km/st in 34,5 sec (38 sec). Die Maschine kam mir auch weit drehfreudiger, runder im Ton und vor allem elastischer vor, wie ja auch die Höchstgeschwindigkeit wesentlich rascher, als sonst für den VW üblich, erreicht wurde. Aus 30 km/st zog der Testwagen auffällig zügig selbst im vierten Gang davon (vgl. Beschleunigungsdiagramm!). Irgendwelche, auf extrem sparsame Einstellung des Vergasers hindeutende Erscheinungen, so etwa Klingeln, waren nicht zu beobachten. Die Vergasereinstellung erwies sich mit einer 125er-Hauptdüse (normal 112,5 bzw. 115) als sogar von Haus aus fett; trotzdem zeigte das Auspuffrohrinnere eine Farbe, wie sie sonst bei gutem Kerzengesicht üblich ist – keine Spur von Rußansatz, was als Beweis für sehr saubere und rückstandfreie Verbrennung gelten darf.

Erwies sich die Fahrleistung des Testwagens dank Atogas-Gerät als sehr gut, so zeigte



auch die Beobachtung des Verbrauchs (Normalkraftstoff), welche Möglichkeiten in diesem Gerät stecken. Was aber schon die kurze Meßzeit aussagt, spricht für dieses Gerät: Gesamtverbrauch 7,1 Liter/100 km, wobei die ständigen Vollgasmessungen (mit 8,3 Liter/100 km) eingeschlossen sind. Bei einem ganz bequem zu schaffenden 81 km/st-Schnitt auf der Autobahn Leipheim–Stuttgart lag der Verbrauch bei 5,9 Liter/100 km, insgesamt also angesichts der abgeforderten Leistung erstaunlich niedrig.

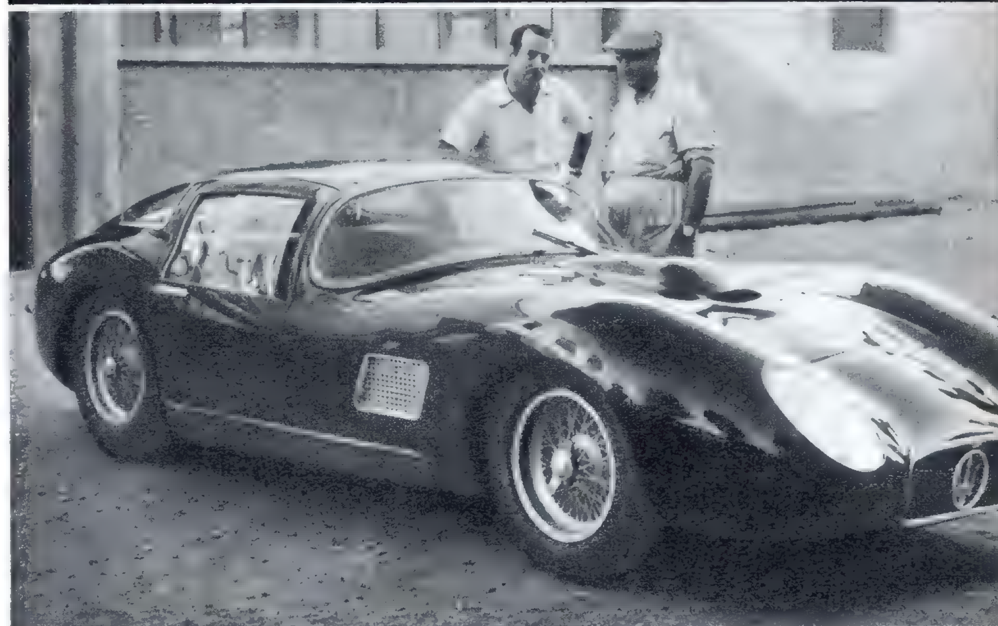
Ohne hier schon näher auf Details einzugehen, muß ich – entgegen der ursprünglichen Ansicht – doch dem Atogas bereits ein gutes Zeugnis ausstellen. Der leichte Einbau, die Kraftstoffersparnis bei besserer Leistungsabgabe, weniger Verbrennungsreste im Motor und längere Lebensdauer der Maschine sind Punkte, die selten miteinander vereinbar, wenn auch anzustreben sind. Unsere Messungen haben uns auch bereits auf parallele Versuche mit dem Augustschen Velmor-Vergaser (zweistufiger Fallstromvergaser sehr einfacher Bauart mit Leerlaufsperre) gespannt gemacht, der im VW – vielleicht in Verbindung mit Atogas und einem neuen Ansaugrohr – eine hochinteressante, weil billige, schnell zu montierende und zudem sparsame leistungssteigernde Maßnahme werden könnte.

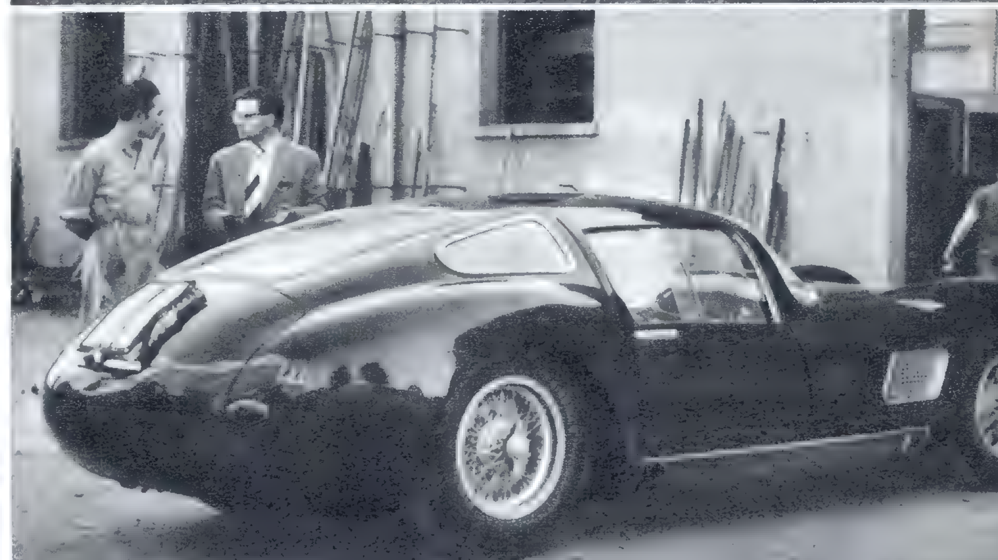
Dipl.-Ing. W. Buck



Geschoß aus Modena

Wenn man 60 000 Mark für ein Auto ausgeben will, muß es nicht unbedingt ein Rolls-Royce sein Man kann sich auch ein solches Geschoß wie dieses hier bauen lassen, das zwar nicht so bequem und lautlos wie ein Rolls-Royce, dafür aber viel schneller ist. Es ist ein Spezial-Coupé von Maserat mit dem 4,5 Liter 400 PS V8-Motor, das 283 km/st läuft. Auf dem mittleren Bild sieht man den stolze Besitzer zusammen mit Meister Bertocchi, der seit alten Zeiten zu Maserati gehört wie der Marken name selbst. Auf dem unteren Foto sieht man im Gespräch mit einem Monteur Bertocchis Sohn einen außerordentlich talentierten Ingenieur. Vater und Sohn Bertocchi sind am Bau dieses zwa nicht sehr formschönen, aber superschnellen Vollblutautos maßgeblich beteiligt. Fotos: Alexande



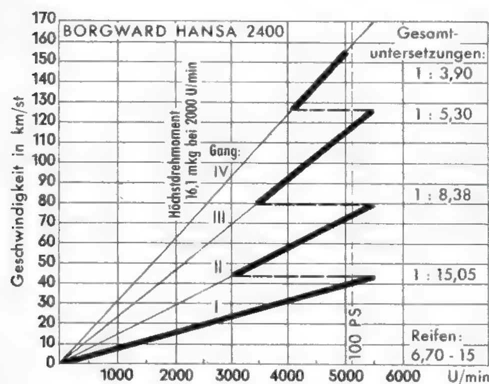


Wie sie beschleunigen

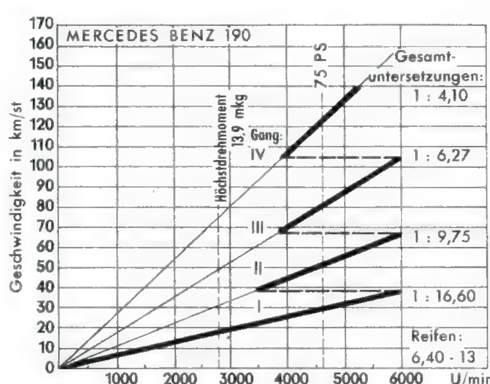
Unsere Vergleichsserie umfaßt diesmal: Borgward Hansa 2400 Pullmann, Mercedes-Benz 190, 219, 220 S und Opel Kapitän.

Hier tritt also eine von Motorgröße und Leistung nicht allzu streng umgrenzte Wagengruppe zwischen knapp 2 und maximal 2,5 Liter Hubvolumen den Beweis des Beschleunigungsvermögens an, aber nicht durch unverbindliche Angaben, sondern mit beweiskräftigen graphischen Darstellungen nach ermessenen und errechneten Zahlen. Das kann die übliche Beschleunigungskurve nicht allein, sie bedarf einer unerläßlichen Ergänzung. Wohl zeigen die gemessenen Geschwindigkeiten, aufgetragen über der Zeit, in zunächst überzeugender Aussage auf dem Papier, in wieviel Sekunden in welchem Gang welche Geschwindigkeit erreicht wurde. Aber ihre nüchterne Schwarz-Weiß-Graphik versagt die Antwort auf die Frage nach dem Wie, nach dem momentanen Innenleben des Motors beim Beschleunigungsprozeß. Ist die gerade vorliegende Kurve das Spiegelbild einer erquälten Paradeleistung, oder ist sie ein Teil der täglich unbewußt abgeforderten Fahrleistung? Wie hoch dreht der Motor bei dieser oder jener Geschwindigkeit in diesem oder jenem Gang? Wurden dem Motor Überdrehzahlen zugemutet, haben vor jedem Gangwechsel nach oben die Ventile geschnattert wie eine Herde Gänse, oder war da noch jene, wenn auch knappe Drehzahlreserve, die mancher nur mit zusammengebissenen Zähnen auszuspielen bereit ist, wenn es gilt, hart beschleunigend den Vordermann zu passieren. Auf alle diese wichtigen Fragen gibt die graphische Darstellung von Drehzahl/Geschwindigkeit in den einzelnen Gängen bestimmte und zur Beschleunigungskurve ergänzende Auskünfte.

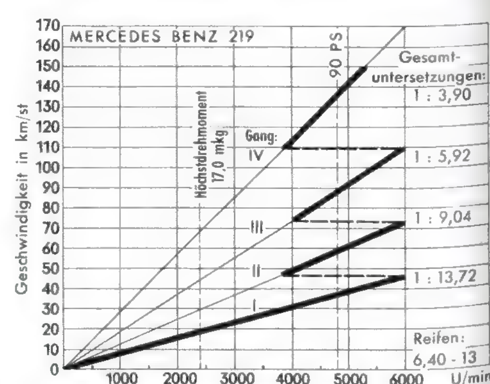
Was die Drehzahl / Geschwindigkeits - Diagramme betrifft: Eigentlich sind es ebensogut Beschleunigungs-Darstellungen. Man braucht nur die Beschleunigungszeiten auf den Zehnersprossen der senkrechten km/st-Leiter aufzutragen und kann sofort aus den völlig geheimnislosen Zickzacklinien Zeit, Tempo, maximale Ganggeschwindigkeit, momentan geltende Drehzahl und überdies noch bei Teilbeschleunigungen in den einzelnen Gängen die Schaltanschlüsse und den zugehörigen Drehzahlwert ablesen. Die schwarzen Blitze plaudern auch aus, wann bei Drehzahlabfall am Berg zurückgeschaltet werden muß, um möglichst in Drehzahlnähe des maximalen Drehmoments den günstigsten Ganganschluß zu bekommen. Nicht zuletzt zeigen die schwarzen Blitze auch überzeugend, zu welchen Überdrehzahlen allzufrühes Zurückschalten in den nächstkleineren Gang führt, was bekanntlich für den Kurbel- und Ventiltrieb keineswegs ratsam ist. Wem das Innenleben des Motors nicht gleichgültig



Borgward Hansa 2400: Hochelastischer 2240 ccm-Langhub-Sechszylinder, kleiner Drehzahlüberhang jenseits der Nenndrehzahl, knappe Gesamtuntersetzung der oberen drei Gänge. Fast 130 km/st im 3. Gang!



Mercedes-Benz 190: Ein 1897 ccm-Kurzhub-Vierzylinder, dessen Höchstdrehmoment schon vor 3000 U/min liegt. Leistungsspitze bereits bei 4600, Leistungscharakteristik eines Tourenwagens.



Mercedes-Benz 219: 2195 ccm - Kurzhub - Sechszylinder, sehr früh verfügbares Höchstdrehmoment. Maximalleistung liegt noch vor 5000 U/min, ab Nenndrehzahl reicht der Drehzahlüberhang sportlich weit.

So beschleunigen sie mit Durchschalten

MB 220 S - 106 PS - 2,19 L

MB 219 - 90 PS - 2,19 L

MB 190 - 75 PS 1,89 L

BORGWARD HANSA 2400 100 PS - 2,24 L

OPEL KAPITÄN 80 PS - 2,47 L

I. II. III. IV.

Geschwindigkeit in km/st

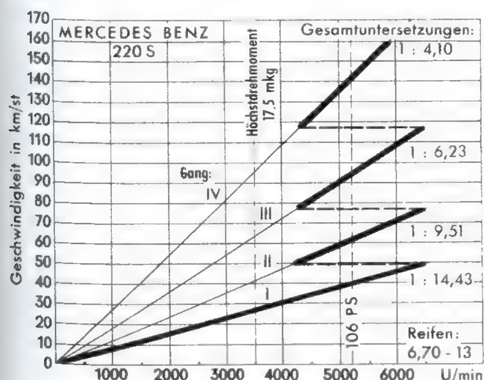
Beschleunigungszeit in Sekunden

	BORGWARD HANSA	MB 220 S	MB 219	MB 190	OPEL KAPITÄN
hochgeschaltet bei:	5500	6500	6000	6000	5500 U/min
Reifendimension:	6,70 - 15	6,70 - 13	6,40 - 13	6,40 - 13	6,70 - 13
Druck vorn/hinten:	1,7/2,0	1,9/2,0	1,9/2,0	1,9/2,0	1,60/1,8 atü
Wagengewicht fahrfertig:	1615	1325	1260	1200	1310 kg

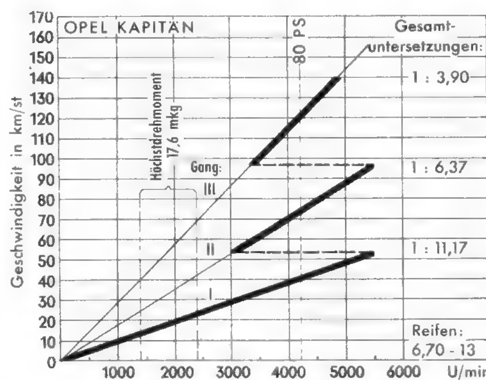
ist, wer einen Motor als schmal- oder breitbrüstig in der Leistung einschätzen, als kurz- oder langatmig im Durchzugvermögen, als temperamentlos oder feurig erkennen will, dem eröffnet sich in den Zickzackbildern eine Fundgrube motorischer Charaktereigenschaften und fahrtechnischer Ge- und Verbote.

In dieser würdevollen Versammlung des gehobenen Automobilstandes galt es, die Besonderheiten der einzelnen Modelle durch peinliche Korrektheit zu wahren. Das ist vor allem geschehen durch das redliche Bemühen, nirgendwo ein Untersetzungsverhältnis, eine Reifengröße oder gar eine PS-Zahl zu verwechseln. Die notwendige Genauigkeit wurde weiter durch genaues Ablesen der zur Berechnung der Drehzahl / Geschwindigkeitswerte unerläßlichen dynamischen Reifenradien und durch sorgfältige Zeitmessungen berücksichtigt. Allerdings werden die korrekt errechneten Drehzahl/Geschwindigkeitswerte gedrückt vom Reifenschlupf, eine das Rechnungsergebnis etwas verfälschende Angelegenheit, die früher die errechneten Geschwindigkeiten um etwa 5% nach unten veränderte, während heute, bei verbesserten Reifen und Reifenlaufflächen nur 3% Schlupf berücksichtigt werden. Schließlich sorgte bei den ansteigenden Ästen der Zickzacklinien eine starke Ausziehfeder wohlwollend für die gebührende Toleranz. Damit ist die niemals ganz vermeidbare Streuung berücksichtigt. Zum Verhalten der einzelnen Wagen: Der Borgward Hansa 2400 nimmt eine Sonderstellung mit seinem schon sehr bald verfügbaren Höchstdrehmoment und seinem geringen Drehzahlüberhang jenseits der Nenndrehzahl ein. Seinem „Pullmann-Gesamtcharakter" entsprechend, wünscht sich dieser Wagen sicher keinen Schnelläufer unter der Motorhaube. Das trifft jedoch auf den nur 6 PS mehr leistenden, aber klar über 6000 U/min hinausreichenden Motor des 220 S ohne weiteres zu. Man sieht: Runde 100 PS hinterlassen auf dem Beschleunigungsblatt noch lange nicht die gleiche schwarze Spur, wenn einmal die Maximaldrehzahl über mehr als 6000 U/min reicht, das anderemal zivilere 5500 U/min vorhanden sind, und wenn einerseits rund 1300 kg 220 S-Eigengewicht, andererseits aber rund 1600 kg – Borgward Hansa zu beschleunigen sind. Natürlich besteht für die Bremer Pullmann-Limousine keinerlei Verpflichtung zu höherer Leistung, während die Mercedes-Benz-Modelle mit 75, 90 und 106 PS, mit klar gestaffelten Spitzengeschwindigkeiten und logisch gestuften Beschleunigungskurven gekennzeichnet sind. Interessant, wie eng sich die Kurve des 119 im II. Gang an die des 220 S „heranstiehlt". Im III. Gang geht der 220 S dann überlegen ab und erreicht dabei 120 km/st! Beachtlicher 219: Erstens sind 110 km/st in 20 Sekunden für einen rund 1200 kg wiegenden Wagen gut, zweitens winken 150 km/st Spitze, und drittens imponiert er mit seinem Höchstdrehmoment schon bei 2400 U/min als offenkundiges Zeichen seiner Elastizität, während der 190 dazu 2800 U/min braucht und der 220 S gar 3500 U/min. Das richtet den Blick auf den Opel Kapitän, der als Beweis seiner großen Motorelastizität gleich zwei Drehzahlwerte, also eine Drehzahlspanne vorweisen kann: Zwischen 1400 und 2400 U/min gibt er sein Höchstdrehmoment ab und kommt auch prompt mit nur drei Gängen aus. Selbstsicher liegt seine Beschleunigungs-Linie inmitten der Wagen mit rund 2 Liter Hubvolumen, sein 2,5 Liter-Drosselmotor leistet 80 PS.

J. F. Drkosch



Mercedes-Benz 220 S: 106 PS aus dem 2195 ccm-Kurzhub-Sechszylinder. In seinem weiten Drehzahlbereich liegen Nennleistung, Nenndrehzahl und Höchstdrehmoment naturgemäß weiter oben als beim Mercedes 219.



Opel Kapitän: 2473 ccm-Sechszylindermotor mit etwas überquadratischem Bohrung / Hub-Verhältnis. Außergewöhnlicher Elastizitätsgrad und 80 PS Drosselleistung. Kommt mit drei Getriebegängen aus.

Verkehrsregeln:

Ordnung oder Quälerei?

Die Militärring-Straße rund um Groß-Köln kreuzt die stark befahrene linksrheinische Bundesbahnstrecke. Die Ausziehgeleise eines großen Rangierbahnhofes laufen außerdem noch über diese Kreuzung hinaus. Die Schranken sind fast immer geschlossen. Diesen Bahnübergang kann man mit Personenkraftwagen umfahren; eine schmale Umgehungsstraße führt durch eine niedrige Unterführung unter dem Verschiebebahnhof durch. Die Bundesbahn hat beiderseits des Bahnübergangs an den Einmündungen dieser Umgehungsstraße Leuchtschilder aufgestellt, die dem Autofahrer melden, wenn die Schranke geschlossen ist. Er kann dann gleich den kleinen Umweg fahren. Der ortskundige Fahrer fährt sowieso nicht anders, denn oft geht das Leuchtschild gerade dann an, wenn man eben vorbei ist. Man steht dann doch vor der geschlossenen Schranke; oft 15 Minuten lang.

Am letzten Sonntag des Mai fuhr ich, vom Verteilerkreis der Köln–Bonner Autostraße kommend, wieder einmal über diese Umgehungsstraße. Gleich bei der ersten Biege stand das weiße Moped eines Polizisten, für den entgegenkommenden Verkehr unsichtbar hinter einer Hecke verborgen. Der Reiter dieser sparsamen Polizeimotorisierung schrieb soeben am Seitenfenster eines Autos eine Gebührenquittung aus und hielt mit einer kurzen Handbewegung noch schnell ein anderes, mir entgegenkommendes Auto an. Ich wurde keines Blickes gewürdigt.

Mir war sofort die Lage klar: Früher durfte diese Straße in beiden Richtungen befahren werden, jetzt offensichtlich nur noch in der Richtung, die ich gerade fuhr. Am Ende der Umgehungsstraße fand ich die Bestätigung hierfür: Ein leidlich hingemöbeltes Sperrschild (Anlieger ausgenommen) steht dort etwa fünf oder auch zehn Meter von der Straßenecke falleneinwärts. Die Beute kann dies Schild erst entdecken, wenn sie schon eingebogen ist, denn es steht am rechten Straßenrand dicht an einer hohen Hecke. Da die Straße für zwei Personenwagen etwas schmal ist, das Schild aber außerdem auf reichlich hohem Pfahle steht, übersieht die Beute mit einer fast hundertprozentigen Sicherheit das Schild, wenn sich an dieser Ecke gerade ein anderer Wagen nähert; man muß dann nämlich schon ziemlich Maß nehmen, um aneinander vorbeizukommen.

Selbst bei gut und sichtbar auf beiden Seiten aufgestellten Sperrschildern sind neue Einbahnstraßen für den Autofahrer immer eine Überraschung, die er meist erst einmal und auch dreimal übersieht. Die Düsseldorfer Polizei ist deshalb so freundlich, an solchen Stellen die ersten paar Tage Polizisten aufzustellen, die einen mit dieser Neuigkeit bekannt machen – unentgeltlich. Ich will nicht annehmen, daß die schlampige Art, mit der man in Köln eine solche Überraschung aufstellte, Bestandteil der Verkehrsfalle ist, d. h. aus pekuniärem Interesse absichtlich so schlampig aufgestellt wurde. Die Gedankenlosigkeit hat wohl die Majorität vor der Gemeinheit.

Dann aber verleitet die Gedankenlosigkeit eben doch die Jagdinstinkte von Polizisten dazu, Fallen zu stellen. Damit aber wird eine ordentliche Verkehrsregelung – die Straße ist wirklich etwas schmal und unübersichtlich – damit wird aus Ordnung eine Quälerei. Ich kann mir kaum vorstellen, daß der städtische Verkehrsverein dieser typischen Fremdenverkehrsstadt Köln von solcher Trietzerei (wie man es in Köln nennt) sonderlich begeistert ist.

Was ich hier ausführlich geschildert habe, kennen wir alle aus allen Städten und Dörfern unseres Landes in immer neuen Varianten: unsinnige Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 10 km/st oder gar nur 5 km/st und dazu passende gebührenpflichtige Verwarnungen oder Strafbefehle: „Sie haben diese Strecke mit 12,5 km/st durchfahren." Schleichende Polizeiautos oder solche, die mit 45 km/st fahren und einen sofort anhaken, wenn man sie nach minutenlanger Fahrt mit „fünf weniger als darf?" dann überholt. Auf die zivilen Polizeiautos komme ich nachher noch zu sprechen. Endlich, damit sich die Polizei nicht zu einsam in dieser häßlichen Rolle fühlt, seien auch noch solch erstaunliche Geschichten erwähnt, wie sie etwa der SPIEGEL zu berichten wußte von den Richtern, die den Führerschein entzogen, wenn jemand es wagte, gegen einen Strafbefehl Einspruch zu erheben. Nicht vergessen möchte ich dabei noch jene Verkehrspolizisten, deren Aufgabe es ist, an Plätzen und Kreuzungen den schwierigen Verkehr um die Ecken zu winken, denen aber auch die kleinste Ungeschicklichkeit jedweden Verkehrsteilnehmers zu Fuß, Rad oder Auto willkommener Anlaß ist, Gebührenquittungen zu schreiben. Dann ist für sie Aufgabe Aufgabe, ihr Hobby ist ihnen lieber.

Verkehrsregeln sollen der Ordnung dienen und helfen, nicht quälen und dauernd belästigen. Wer aber nun voreilig „typisch deutsch" gedacht hat, irrt. Die Amerikaner sind auch gute Jobber und haben noch gesalzenere Gebühren als wir. Auch dort gibt es zivile Autostreifen, die 5 km/st zu langsam fahren. Ein solcher Zivilpolyp hatte sich besonders gut getarnt: altes ungepflegtes Auto, alte schludrige Klamotten am Leib, jagte er eine Fahrerin, um ihr ein Ticket zu verpassen. Die Frau aber dachte an Gangster und gab Gas. Sie hatte Angst, flog schließlich aus der Kurve und verletzte sich dabei schwer. – Seitdem darf die Polizei im Staate Florida solche Mätzchen nicht mehr machen. Die AAA (American Automobil Association) und andere Motor-Clubs hauten mächtig auf alle öffentlichen Pauken.

Meine intimere Kenntnis solcher amerikanischer Verkehrs-Jobberei verdanke ich der Zeitschrift THE LION. Wir können von den USA noch lernen! Unsere Jobber z. B. könnten ja auch einmal die Masche mit den Verkehrslichtern versuchen: die werden nicht automatisch geschaltet, sondern von einem Polizisten, der schon die Trillerpfeife im Mund hat. Kommt nun ein Wagen bei Grün an, dann schaltet man kurz vorher blitzschnell auf Rot (Zwei-Licht-Ampel) und trillerpfeift den Verkehrssünder an den Bordstein. Kostet 15 Dollar! Beliebt sind auch – vor allem bei amerikanischen Friedensrichtern – Abwendungsmanöver für legale Prozesse, wenn auch für uns nicht neu. Nur verfährt man in den USA dabei etwas raffinierter als nach der im SPIEGEL zitierten Methode: man macht langwierige Voruntersuchungen und Verhöre, verlangt Zeugen, die nicht aufzutreiben sind usw. Man ahndet auch streng das Überfahren von bis zur Unkenntlichkeit verwaschenen Leitlinien, wenngleich auch dies nur eine Parallele zu gleicher deutscher Praxis der Verkehrserziehung ist. Was man hier mancherorts unter Erziehung eben kommerziell so versteht.

In den USA gibt es die hochgeachtete Kunst der public relations, der Beziehungen zur Öffentlichkeit, der Werbung um öffentliches Vertrauen. Dieser Kunst haben sich auch die AAA und andere Motor-Clubs bedient. Sie haben sich hinter die Geschäftswelt gesteckt: ein motorisch verärgerter Fremder kauft in der Stadt nichts, die ihn schon zehn Meter nach dem Ortsschild neppt, weil sein Wagen noch ausläuft und statt 50 km/st deren 58 läuft. Die AAA hat die Handelskammern und die Presse gegen solchen Nepp aufgewiegelt. – Mag unsere Tagespresse auch nicht ganz so autofreundlich sein, völlig erblindet sind ihre Redakteure bestimmt nicht und also werden sie verstehen, daß Ordnung und Belästigung zweierlei sind.

Die AAA hat gesagt, daß die Normalgeschwindigkeit, d. h. die vernünftige auf einer Straße die sei, die von der Mehrzahl der Autofahrer gefahren werde. Es bedürfe nicht der Fuchserei um einige Stundenkilometer über dem Limit und der Kontrolle aller Autos, denn die Rowdies fielen deutlich auf, weil sie viel schneller führen als alle anderen. Die solle man sich kaufen – und die anderen nicht belästigen, auch wenn sie 60 km/st fahren. Der Vernunft einer solchen Argumentation wird sich ein geistig gesunder Mensch nicht entziehen können.

Vielleicht sollten auch unsere Automobilclubs einmal ihre recht liquiden Kassen für eine breitere Öffentlichkeitsarbeit einsetzen. Wir sind doch nicht auf die oft so albernen, manchmal sogar blödsinnigen Hussels-Schussel-Streifen angewiesen. Eines Tages mag es uns dann gelingen, daß die Verkehrsgesetze wirklich nur noch das sind, was sie sein sollen: Ein Mittel zur Ordnung und zur Hilfe.

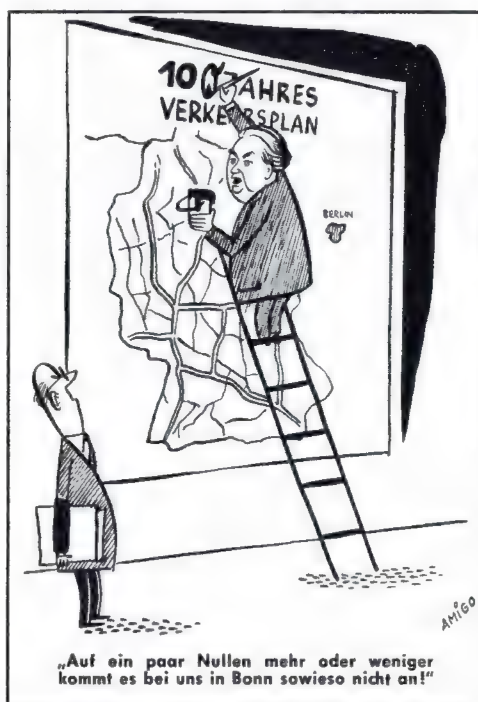
Strepp

Dr. Seebohms indirekte Antwort

In Heft 16 unserer Zeitschrift hat Richard von Frankenberg einen Offenen Brief an unseren Bundesverkehrsminister geschrieben, ausgehend von einer Weisung des Ministeriums, wonach die übermäßige Verwendung von Schall- und Blinkzeichen beim Überholen außerhalb geschlossener Ortschaften einzudämmen sei. Das Hupen und Blinken bilde eine empfindliche Belästigung und sei im Schnellverkehr auch gefährlich. Richard von Frankenberg hat in seinem Offenen Brief darauf hingewiesen, daß die anständigen Kraftfahrer niemals durch Hup- und Blinkzeichen belästigt werden, weil sie nämlich in den Rückspiegel sehen, weder Linksfahrer noch „Schlangenmenschen" noch „Sofas" sind, und einem schnelleren Fahrzeug auf der Autobahn gern den nötigen Raum zum Überholen einräumen. Nur die Sturen und Unhöflichen und die mit dem Augenmaß der Grottenolme müssen angeblinkt und angehupt werden. Und dann hat Richard von Frankenberg geschrieben: er wünsche, er könne den verehrten Minister einmal auf einer längeren Autobahnfahrt mitnehmen und ihm das alles demonstrieren.

Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm hat leider bis heute auf diesen Brief und auf diesen Vorschlag hin nicht geantwortet.

Oder doch – eine indirekte Antwort haben wir eben zur Kenntnis genommen. Der Bundesminister für Verkehr – unterzeichnet ist das Schreiben von einem seiner Ministerialbeamten, von Herrn Dr. Booß – hat dem Automobilclub von Deutschland erklärt, ein Fahrzeugführer (jawohl, in dem Brief steht Fahrzeugführer, was so nach Straßenbahn klingt), der das Platzmachen unzulässig verzögert, dürfe nicht einmal so lange angeblinkt und angehupt werden, bis er endlich den Überholstreifen der Fahrbahn freigibt. Es sei nur als erlaubt anzusehen, „daß das Blinkzeichen nach kurzer Zeit wiederholt wird, um die Absicht, zu überholen, dem Vordermann in Erinnerung zu bringen". Und nun der schöne Satz: „Das genügt auch in aller Regel, denn die tägliche Beobachtung zeigt, daß fast jeder Vordermann unverzüglich Platz macht, wenn es die Verkehrslage zuläßt."



„Auf ein paar Nullen mehr oder weniger kommt es bei uns in Bonn sowieso nicht an!"

Wir – jeder einzelne unserer Redakteure, und wir möchten annehmen: jeder einzelne unserer Leser – verfügen über genügend Autobahnerfahrung, um eindeutig sagen zu können: Diese Formulierung des Bundesverkehrsministeriums stimmt nicht. Natürlich gibt es viele anständige Kraftfahrer, aber es gibt leider eine so große Menge von „Nichtplatzmachern" und „Konstantlinksfahrern", daß man ohne Blinken und Hupen einfach nicht auskommt, und um das zu demonstrieren – dazu hatte ja gerade Richard von Frankenberg den Herrn Bundesverkehrsminister zu einer Autobahnfahrt eingeladen. Sollte es doch so sein, daß unsere Ministerien ihre Verfügungen und Erlasse im luftleeren Raum treffen, abseits vön der Praxis des Alltags, abseits von den tatsächlichen Schwierigkeiten, mit denen der anständige Kraftfahrer zu kämpfen hat?

Vernunft am Steuer

In ihrer Ausgabe vom Mittwoch, dem 13. August, befaßte sich die „Frankfurter Allgemeine Zeitung" auf der ersten Seite in einer Leitglosse mit den Problemen der Geschwindigkeitsbegrenzung. Unter der Überschrift „Vernunft am Steuer" liest man dort im Anschluß an die Meldung, daß der neue Düsseldorfer Innenminister Dufhues eine Geschwindigkeitsbegrenzung auch auf den Autobahnen Nordrhein-Westfalens erwäge und seine Polizeistreifen mit einigen schnellen Sportwagen (!) und Radargeräten ausrüsten wolle, folgendes:

Dufhues' Briefkasten wird nun wahrscheinlich bald von zahllosen Protesten gegen die erwogene Geschwindigkeitsbeschränkung verstopft werden. Viele Leute werden wieder einmal beweisen wollen, daß hohe Geschwindigkeit wenig, um nicht zu sagen gar nichts, mit der Zahl der Unfälle zu tun habe. Solche Interpretationen der Unfallstatistik kennen wir seit vielen Jahren. Im praktischen Verkehr erweisen sie sich als höchst müßig.

Wer am vergangenen Samstag, auf dem Höhepunkt der Reisezeit, die Autobahn zwischen Frankfurt und Karlsruhe benutzte, hörte zwar die Autofahrer an den Tankstellen auf den hessischen Innenminister schimpfen, als sei die jüngste Beschränkung der Geschwindigkeit auf dieser Strecke der größte Unfug, dessen eine Behörde fähig sei. Tatsächlich aber war auf den Fahrbahnen etwas von der vernünftigen Gesittung zurückgekehrt, die man solange vermißte und wegen deren Mangel man sich, wenn man ausländische Besucher schockiert von deutschen Verkehrssitten erzählen hörte, geniert. Die Personenwagen fuhren an diesem Vormittag achtzig oder neunzig Kilometer in der Stunde. Das Überholen von Wagen der mittleren Klasse lohnte gar nicht, aber diese Geschwindigkeit ließ sich auch über die ganze Strecke halten.

Aufgehört aber hatten das närrische Blinken im Rückspiegel, das rücksichtslose Drängen von Fahrern, die bisher einander auf der Überholfahrbahn schier mit den Stoßstangen noch schneller vorantreiben wollten, das ganze hektische, mörderische Ellenbogentum hinter starken Motoren. Jetzt strömte der Verkehr gleichmäßig, gelockert und in zivilen Formen. Die Reise nach Karlsruhe dauerte auch nicht fünf Minuten länger als früher. Vor allem war sie viel weniger aufregend. Wir können dem Düsseldorfer Minister nur raten, sich von den kommenden Protesten nicht einschüchtern zu lassen und das hessische Beispiel nachzuahmen.

„Man hörte zwar die Autofahrer schimpfen", ja, aber ein gewöhnlicher Autofahrer hat eben nicht jene Einsicht in die höheren Zusammenhänge, wie sie für einen Kommentator der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung" selbstverständlich ist. Väterlich wird der neue Düsseldorfer Minister ermahnt, sich ja nicht „einschüchtern" zu lassen. Die schnellen Sportwagen erlaubt man lediglich noch den Polizeibeamten, die kraft ihres Amtes sicherlich imstande sind, besser damit umzugehen als der a priori zu leichtsinniger Raserei neigende gewöhnliche Autofahrer. Wie gut ist es doch, daß es noch Leute gibt, die darüber wachen, daß schüchterne Minister ihre Pläne unbehindert durchführen können!

R. S.



Nicht für jeden: Die Reiter-Alpe

Von der Saalach aus führen nur zwei Wege in den äußersten Südostzipfel Deutschlands hinein: die Deutsche Alpenstraße und die Bundesstraße 20. Diese müssen sich aber an Steilwänden entlang und durch dunstende Schluchten quetschen, denn drei verkarstete Plateaugebirge versperren den Weg: der Untersberg, das Lattengebirge und die Reiteralpe. Der Fels des sagenumwobenen Untersberges ist weich und brüchig; das Lattengebirge ist nur in seinem Nordteil erschlossen, wo auf den Predigtstuhl eine Seilbahn hinaufführt, und die Reiteralpe, der südlichste dieser drei Bergklötze, ist nicht einmal über einen Karrenweg zu erreichen. Deshalb gehört die Reiteralpe zu den einsamsten Gebirgsstöcken ganz Oberbayerns.

Die Reiteralpe ist nicht groß; die Entfernung zwischen dem Steinpaß und dem Hintersee beträgt nur 10 km, und zwischen dem Sattel der Schwarzbachwacht und dem Engpaß Luftenstein liegen 13 km Luftlinie. Zunächst lohnt es sich, einmal um diesen Steinhaufen herumzufahren; die Strecke Schneizelreuth – Steinpaß – Kniepaß – Lofer – Luftensteinpaß – Unterweißbach – Hinterthal – Hirschbichel – Hintersee – Ramsau – Schwarzbachwacht – Unterjettenberg – Schneizelreuth ist knapp 70 km lang. Zwischen Oberweißbach und dem Hirschbichel ist die Straße etwas schmal, zum Hintersee hinunter ist sie teilweise ungeteert und weist zwei Gefällstrecken bis 15% auf. Die übrige Strecke ist jedoch erstklassig ausgebaut und leicht zu fahren. In umgekehrter Richtung ist diese Rundtour zwar etwas beschwerlicher, aber der Blick auf die Reiteralpe wesentlich schöner.

Wer über die Deutsche Alpenstraße von Inzell oder Ruhpolding herunterkommt, sieht in der Weißbachschlucht gleich hinter der Abzweigung der Thumseestraße zwischen dem Rabensteinhorn und dem Ristfeuchthorn eine Zyklopenmauer aufsteigen, die nach oben fast geradlinig begrenzt ist: das sind die Nordabstürze der Reiteralpe. Kalt und abweisend erscheint das Gewänd; kein Weg scheint da hinaufzuführen, und was hinter den messerscharfen Gratlinien verborgen liegt, das kann eigentlich nur unbegehbarer Fels sein. Beim Gasthof „Zur schönen Aussicht" in Melleck bekommt man dann die Gigantenmauer in ihrer ganzen Ausdehnung frei, und man erkennt, daß auch die Vorberge aus dem Tale der Saalach mit kirchturmhohen senkrechten Wänden aufsteigen. Im Österreichischen drüben bekommt man nur kurz vor Reith einen Blick auf die Alpawand frei. Von der Blindalm am Hirschbichl oben sieht man aber auf

einmal die Zinnen, Schuppen und Grate ganz nah aus den Hochwäldern aufwuchten und stellt fest, daß weder entlang den Wänden noch durch die Rinnen ein Steig vorhanden ist. Es erscheint fast gotteslästerlich, als Bergunerfahrener dort hinauf zu wollen. Vom Hintersee aus erkennt man, daß das, was auf der Paßhöhe nur angedeutet sichtbar war, jetzt noch viel wilder und gigantischer aussieht. Von der Deutschen Alpenstraße aus sieht man, daß auf der Schattenseite der Felstürme auch noch Altschneeflecken liegen, und an der Schwarzbachwacht ist man dann überzeugt, daß die Reiteralpe ein Steinhaufen ist, den man besser den Gemsen und Jägern überläßt. Wer aber bis Oberjettenberg hinauffährt, von wo aus das Gebirge an den Talschluß von Hinterbärenbad im Wilden Kaiser erinnert, ist dann endgültig der Meinung, daß hier nur Bergnarren etwas verloren haben.

Das also ist der erste Eindruck der Reiteralpe, den man von dieser 69,5 km langen Rundstrecke mitbekommt: ein allseits von steilaufragenden Wänden begrenzter wilder Gebirgsstock, in den an keiner Stelle ein Karrenweg, geschweige denn eine Fahrstraße hineinführt. Trotzdem sollte man dort einmal hinaufschauen; denn diese 100 Quadratkilometer Hochgebirge sind durchaus nicht eine öde Felswildnis. Nimmt man eine genaue Karte mit Höhenlinien zur Hand – die Deutsche Generalkarte Blatt 26 reicht nur für die Anfahrt aus, Sie brauchen hier ein Kartenblatt 1:50 000 – so stellt man überrascht fest, daß sich dort oben, jenseits der Steilabfälle und Randtürme, ein Hochplateau von annähernd 3 km Breite und 6 km Länge befindet. Dieses ist natürlich nicht tischeben, aber immerhin deutlich gegen die Häuselhörner, die Weitschartenköpfe und den Edelweißlahner an ihrem Rande abgesetzt. Über dieses Plateau, auf dem ein paar Unterkunftshäuser stehen, verläuft quer die deutsch-österreichische Grenze; es liegt 1600 bis 1700 m hoch und heißt offiziell die Reiteralm. Die Randberge um das Große Häuselhorn und das Stadelhorn herum, die bis 2300 m hoch aufragen, werden im Gegensatz dazu als Reitersteingebirge bezeichnet.

Dort also müssen Sie hinauf. Da aber in den Unterkunftshäusern auf der Reiteralpe die Zimmerzahl beschränkt ist, muß man sich rechtzeitig um ein Quartier bemühen. Es ist aber durchaus nicht gleichgültig, welchen der 8 Aufstiege dort hinauf man wählt. Da der leichteste Aufstieg von Unterjettenberg ausgeht, wird man es zweckmäßigerweise so einrichten, daß man hier an einem Nachmittag eintrifft, sich ein Zimmer in einem Gasthof oder bei einem Privatvermieter beschafft und nach einer Möglichkeit sucht, den Wagen für einige Zeit unterzustellen. Wir haben das letzte Mal dort beim Schneiderwirt gewohnt und für das Nachtquartier 4.– DM bezahlt.

Von München aus fährt man am besten auf folgendem Wege dorthin: Autobahn München–Salzburg bis Ausfahrt Siegsdorf/Traunstein, und dann entweder über Inzell und Weißbach oder über Ruhpolding und Aschenau. Das sind 130 beziehungsweise 138 km. Der Weg über Ruhpolding ist landschaftlich lohnender. Hinter der Straßengabel am Zwingsee muß man aufpassen; hier wurde unmittelbar an der Alpenstraße ein Gletschergarten freigelegt. Wer mehr Zeit hat, gehe schon an der Ausfahrt Bernau von der Autobahn herunter und fahre via Grassau – Unterwössen – Reit im Winkl – Seegatterl (lohnender Abstecher zur Winkelmoosalm) – Seehaus – Aschenau – Weißbach – Schneizelreuth hierher. Das sind vom Stachus in München aus 149 km. Von Unterjettenberg bis zu der Almsiedlung „Bayrischer Tanzboden" auf der Reiteralm muß man 4 bis 5 Gehstunden rechnen. Der Weg ist an keiner Stelle gefährlich, gut markiert, häufig begangen, aber wegen der langanhaltenden Steigung etwas anstrengend. Man nehme daher nur leichtes Gepäck mit und lasse das übrige durch den Wirt der Traunsteiner Hütte hinaufbesorgen. Ein Wanderstab – Steineiche mit Vierkantspitze und Hakengriff – ist zweckmäßig, derbes Schuhwerk, das aber nicht genagelt zu sein braucht, Voraussetzung. Außerdem breche man schon am zeitigen Morgen auf; denn im Gewänd wird's heiß. Schwindelfrei braucht man jedoch nicht zu sein. Der markierte Weg zieht sich zunächst durch Hochwald zur Schreckwiese hinauf und führt dann in weiten Serpentinen gegen die Felswand rechts vom Schrecksattel hoch.

Hier quert man unter der Wand nach links und steigt schließlich zum Sattel hoch. Vor dem kürzeren Aufstieg von Unterjettenberg über die Hirschwiesalm und Wartsteinhütte möchten wir warnen, da der Weg unter den Westabstürzen des Alphornes zur Pfadspur wird. Dasselbe gilt für den Aufstieg von der Schwarzbachwacht und vom Zauberwald über die Eisbergscharte. Der Abstieg über die Alpa-Alm nach Reith im Österreichischen drüben ist wieder einfach, aber nicht gerade bequem.

Das, was jetzt kommt, ist frappierend: hinter den plattigen Wänden geht es ein paar Schritte über karstig verwitterten Kalkstein, dann weicht der Fels auseinander und gibt ein Landschaftsbild frei, das man sonst nur aus Öldrucken zu sehen bekommt, die weit vor der Jahrhundertwende entstanden. Auf kreuzweise zersprungenem Gefels mit flechtenübersponnenen Blöcken und moosbewachsenen Steinen stehen Rottannen und Legföhren, Satebüsche und langnadelige Zirben. Dazwischen haben Wildbäche den Grus weggewaschen und bilden glasklare Quellkuhlen. Es riecht intensiv nach frischem Harz, dünnschnäblige Tannenhäher lärmen, Bergfinken locken, Mauerläufer surren vorüber, der Wasserstar ist auch da, und in der zitternden Luft vor dem rotgrauen Gewänd, das an den Schattenseiten mit Violettönen in den waschblauen Himmel greift, hängt der heisere Schrei der Alpendohle. Raubjungfern knistern mit durchsichtigen Flügeln, und dort, wo die Kuppen vor dem zusammengestauchten Kalkschollen ganze Bestände von dichtverfilztem Krummholz tragen, pfeifen auf den Plänen die Mankeis wie Fuhrknechte. Alpenrosen stehen da und Mehlprimeln, die gefleckten Blüten des Türkenbundes und das zierliche Kohlröschen. Der Frauenschuh bildet ganze Bestände und der Alpenmohn richtige Polster; das Gamsblümerl ist vertreten und das echte Alpenveilchen, das Steinröserl und auch der stengellose Enzian. Die Akelei prahlt in vielerlei Farben, an Schattenstellen blüht noch die Küchenschelle, und dort, wo sich etwas Humus gebildet hat, schiebt die elfenbeinfarbene Waldorchidee ihre zierlichen Kerzen aus dem Moder. Miniaturklammen gibt es da und Rundkuppen mit Lärchenüberhältern, Schuttreißern und Bergstürze, deren Blockgewirr die Waldrebe mit ihren Blauglocken behängt hat. Hier zeigen die Fichten noch ihre Urform mit gleichlangen Ästen, die bis auf den Boden herunter reichen, die Arve die Kegelform und die Lärche als Einzelbaum den Langast, der bis zu einem Drittel die Stammlänge erreicht. Nichts wird hier geschlagen; Fallholz liegt kreuz und quer herum und versperrt den Weg. Da kann nicht einmal der Wettersteinurwald oberhalb der Elmau mithalten. Denn hier wächst auch die Spirke; Schneehasen und Schneehühner sind anzutreffen, und auf den Geröllhalden liegen bunte Steinhühner. Der Urhahn wird hier allerdings nicht ganz so schwer wie im Werdenfelser Land, aber dafür schiebt die Gams, die allerdings erst im Spätherbst auf die Mulde der Reiteralm zurückwechselt, hier stärkere Kruken.

Während der eine Teil der Reiteralpe einen Urwald trägt, den man sich aber nicht als geschlossenes Ganzes, sondern als gemischten Bestand aus Krummholz, Niederwald und Überhältern vorstellen muß, ist der Dachsteinkalk auf der anderen Hälfte dieser schüsselförmigen

Kopfbild: Über dem Hintersee bei Ramsau steigen die Randberge der Reiteralpe unvermittelt auf. Unten: Das Plateau der Reiteralpe trägt noch richtigen Urwald. **Fotos: Löbl, Baumann**





Karstfläche, die hier zum Teil auch Dolinenbildungen zeigt, mit kurzen Berggräsern überzogen, auf denen fast völlig schwarze Apollo-Falter gaukeln. Hier stehen schwarz verwitterte Almhütten wie im inneren Karwendel; dazwischen weidet niedriges kurzläufiges Bergvieh. Natürlich sind auch Sennerinnen da; aber manches – eigentlich alles – geht hier doch wesentlich anders zu als in Heimatfilmen: die Mädchen sind nicht hier heraufgekommen, um Motive für Amateuraufnahmen abzugeben, indem sie schmucktuchbehangen mit Kleinvieh scherzen, jodeln und auch sonst recht lieb sind.
Auf der Reiteralm gibt es zwei Unterkunftshäuser: die neue Traunsteiner Hütte mit 12 Zweibettzimmern und auf der österreichischen Seite die Reiteralmhütte. In beiden bezahlt man für die Vollpension 10.– DM.

Das Plateau der Reiteralpe bietet in erster Linie ruhige Tage inmitten einer urwüchsigen Umgebung. Die Randerhebungen dieses Kalkplateaus sind ob ihres Tiefblickes berühmt; aber nicht alle sind gefahrlos zu besteigen. Denn die südlichen und westlichen Gipfelwände zählen zu den schwersten Kletterfahrten des ganzen Berchtesgadener Landes.

Die Natur hier oben steigert sich zum Dramatischen, wenn vom Sonntagshorn her Gewitter aufziehen, brodelnd ins Saalachtal fallen, aufbranden, mit wehenden Wolkenfahnen den Wartstein umfließen, aus den Wetterfichten Gespenster machen, die Senken mit Dunst füllen, den Zirbenkopf einhüllen und schließlich auch gegen die Wände des Großen Häufelhornes aufdämmen. Fegen dann vom Weitschartenkopf die ersten Böenwalzen herunter, dann sollte man nicht im Bierstall der Unterkunftshütten sitzen, sondern in einer Sennhütte hinter der offenen Halbschlagtür, wo es nach abgestandenem Melchermus riecht, der Drehwind auf den Schindeln ein wildes Furioso klappert, die Firstbalken stöhnen, der Qualm unter der Decke hängt, die Funken aus der Erdgrube unter dem Hängekessel spiralig in das Toben hinausgerissen werden und das Gewänd die harten Schläge dreifach verstärkt zurückwirft.

Wer in seinem Urlaub etwas anderes sucht, der ist auf der Reiteralpe fehl am Platze. Wer hier heraufsteigt, der muß von vornherein wissen, was ihn dort oben jenseits der schroffen Wände erwartet. Im übrigen sind die Monate August und September die schönsten für die Reiteralpe. Und wer mit dem zufrieden ist, was hier geboten wird, der hält es auch vier Wochen aus.

Natürlich können Sie in den Berghäusern auch einen Rostbraten bekommen; wir fanden aber, daß Tiroler Speckknödel und ein echter Schmarrn besser zu der Umgebung passen. Wer sich die Reiteralpe aber lieber von unten ansehen möchte, dem empfehlen wir den Gasthof zur „Schönen Aussicht" in Melleck direkt am deutsch-österreichischen Schlagbaum. Aber das einmalige Erlebnis der unberührten Hochgebirgsszenerie, für das es in Deutschland beinahe kein Pendant gibt, fällt hier weg. Und das wäre eigentlich schade.

Ulrich Sempert

Aus fast alt wird fast neu!

Es ist eine ewig offene Wunde, und jährlich wird sie aufs neue in das Fleisch unschuldiger Autobesitzer geschlagen, wenn nämlich die Autofabrik X ihren neuen Jahrgang serviert, das Werk Y bald darauf mit neuen Modellen nachzieht und schließlich das Haus Z auch nicht anders kann. Dann heulen sonst sehr ruhige Menschen, die mit ihrem Wagen noch sehr zufrieden waren, tief getroffen auf, die Wiederverkaufspreise sinken ab und der Markt kommt in Bewegung. Er erhält neue Impulse, sagen die Verkaufsleiter der Firmen X, Y und Z und lassen von ihren dann oft sehr verlegenen Werbeagenturen Sätze in mehrfarbigen Prospekten drucken, die etwas mit „neuestem technischen Entwicklungsstand" zu tun haben.
Das ist hüben wie drüben so. Nur wer drüben wohnt – gemeint ist „God's own country" – hat noch eine reale Chance. Er kann seinem alten Wagen (in Wahrheit ist er 14 Monate alt und funktioniert noch tadellos) mit Hilfe eines sehr gut sortierten, unabhängigen Zubehörhandels wieder jenen „Look" verleihen, den auch die neueste Kreation aus dem Salon von Detroit aufweist. Blättern wir einmal in den einschlägigen Automagazinen. Ganz nebenbei, diese Magazine, in denen so ungefähr alles geschrieben steht, was man über Autos schreiben kann, weisen eine Gesamtauflage von mehreren Millionen auf, was doch eigentlich sehr im Gegensatz zu unserer landläufigen Ansicht steht, wonach der Amerikaner seinen Wagen nur als simplen Gebrauchsgegenstand betrachtet. In diesen Magazinen also findet der erstaunte Autobesitzer großformatige Anzeigen, die all das anbieten, was dem Jahrgang 1958 zum Jahrgang 1959 fehlt. „Überweisen Sie 28 Dollar und Sie erhalten frei Haus ein Paar Heckflossen, die Ihren Wagen zum neuesten Modell von Chevrolet, Chrysler, De Soto, Dodge, Ford, Mercury, Plymouth oder Pontiac machen!"
Das spricht zwar nicht für große Individualität amerikanischer Stilkünstler, aber das steht im Moment nicht zur Debatte. Wir lesen weiter, daß wir einen flüssigen Stahl (80% Stahl, 20% Kunststoff, 2 Dollar 25) beziehen können, der uns diese Flosse an das Wagenheck fixiert, ohne Nieten, Schrauben oder Schweißen. Die tüchtigen Pioniere aus USA haben tatsächlich Klebstoffe entwickelt, mit der sie fertig vorbereitete Teile von ganzen Flugzeugen und Eisenbahnwaggons zusammenkleben. Sie erhalten weiter flüssigen Chrom (die Sprühdose zu 1 Dollar 98), mit dem sie Radkappen, Kühlergrill, Seitenwand oder Aufbau mit allerlei Emblemen versehen können, die ihr Wagen eben noch nicht besitzt. Den neuesten Grill besorgen sie sich aber am besten gleich komplett. Auch dem Interieur verleihen sie mit „Auto-Fabric-Spray" (Dose 2 Dollar 95) den ganz gewissen letzten Look nach Tigerfell oder Edelholz.
Damit nicht genug. Sie haben ihr Schlachtschiff noch nicht mit den genialen Stil-Elementen „Original Rembrandt" geschmückt? Diese netten Chrom-Krickelkrackel kennen Sie nicht? 1 Dollar 95 kostet das Stück. Rembrandt rotiert im fernen Grabe. Und so geht es fort mit Rücklichtern, Lampen, Verschlüssen und Felgenzierringen. Alles kann in genau 20 oder 45 Minuten befestigt werden, denn genau gestoppte Montierzeiten sind der Stolz des Lieferanten. Auch klebt alles sehr schnell zusammen und hält unbegrenzt. Bei Nichtgefallen nach 30 Tagen frei zurück gegen Gelderstattung. (Schickt man in diesem Falle das ganze Auto ein?)
Da der Mann aus den Staaten gern mit einem Auge nach Europa schielt, macht man schließlich auch damit gute Umsätze. Der „Continental-Look" ist für 66 Dollar 50 zu haben und entpuppt sich als ein gesondert am Kofferraum zu fixierender Rerserveradbehälter. Sind wir Kontinentmenschen noch so weit zurück, oder schon so weit voraus und wissen es nicht? Man muß die Amerikaner ein wenig um ihre Unbekümmertheit beneiden, und wenn wir die vielen Gags in sonstigem Zubehör, von der Polizeisirene bis zur sportlichen Hinterachse, offeriert sehen, dann bestärkt uns das eigentlich in der Ansicht, daß er im Wagen viel weniger den Kühlschrank, also einen Gegenstand erblickt, den man nur sieht, wenn man ihn benutzt, sondern vielmehr die Eisenbahn, mit der es sich so wunderschön spielen läßt. Vorausgesetzt, der Sohn läßt es zu.

A. September

Der neue Europa-Bergmeister

Wolfgang Graf Berghe von Trips siegt am Gaisberg

Hat man wirklich einmal das Glück, Salzburg zur Festspielzeit bei schönem Wetter zu erleben, dann erliegt man unweigerlich dem Charme dieser reizenden alten Bischofsstadt, die so südländisch anmutet, weil es vor allem italienische Architekten waren, die ihren Charakter geprägt haben. Fährt man nachts die Gaisbergstraße zur Zistelalm hinauf, dann ist das tief unten im Tal liegende Lichtermeer der Salzachstadt ein überwältigender Anblick. Um der Wahrheit aber die Ehre zu geben, ich hatte einen viel prosaischeren Grund, mein Quartier diesmal auf der Zistel aufzuschlagen: Beim Gaisbergrennen wird frühmorgens um fünf Uhr mit dem Training begonnen, und der Streckenwagen weckt einen mit Reifengequietsche gerade rechtzeitig auf, daß man den ersten Fahrer schon mit Kamera und Stoppuhr empfangen kann.

Das erste Training war übrigens verregnet, und die Gaisbergstraße mit ihrem buckligen und tausendmal geflickten Asphaltbelag ist bei Regen so glatt wie kaum eine andere Rennstrecke der Welt. Die Trainingszeiten waren auch dementsprechend langsam, darüber hinaus aber einigermaßen verblüffend. Die beste Sportwagenzeit erreichte nämlich ein Fahrer, der sich bisher in der Bergmeisterschaft noch nicht besonders hervortat: Der Veroneser Giulio Cabianca auf dem Borgward. Dann folgten Graf Trips (Porsche RSK) und der Österreicher Ernst Vogel (Porsche RS), als ausgesprochener Regenfahrer bekannt. Die Tagesbestzeit fiel aber gar nicht an einen Sportwagen, sondern an Huschke von Hanstein auf Porsche Carrera, der im letzten Lauf – bei etwas abtrocknender Straße – hinter den Tourenwagen losfuhr. Und Jean Behra, der schon ein paar Brocken deutsch gelernt hat, sagte „schneller Direktor" und meinte „'uschke" wäre nur irrtümlich so schnell gefahren, weil er gar nicht merkte, wie naß und rutschig es eigentlich war.

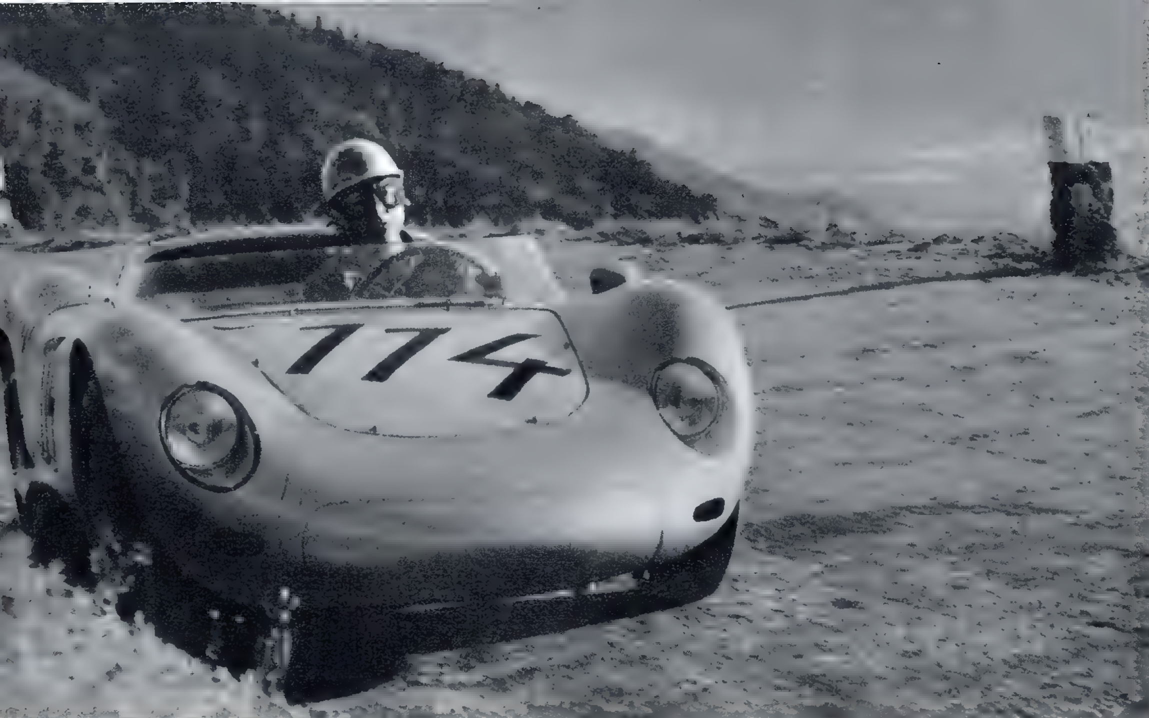
Um fast eine Minute schneller ging es am nächsten Morgen bei trockener Straße zu, und bald purzelte Daetwylers Vorjahrsrekord (4:54,7 = 105,3 km/st), wenn auch zunächst nur inoffiziell. Da war zunächst Barth 4:50,1 gefahren, aber auch Behra und Herrmann unterboten die alte Bestmarke. Dann kam Bonnier, nach seinem Sturz in Karlskoga hauptsächlich mit einer Hand lenkend, den Berg hinaufgeschossen, und die Uhren vermeldeten 4:48,1. Dies war das Signal für die Leute aus Stuttgart, im letzten Lauf alle Reserven einzusetzen. Zwar verbesserte sich Bonnier nochmals auf 4:47,6, gegen die Behra nicht ankonnte, doch Barth nahm dem Schweden genau anderthalb Sekunden ab. Schließlich zeigte Wolfgang v. Trips, wer wirklich der Herr im Haus ist, und die Uhren zeigten 4:43,8.

Auf eine scheußliche Regennacht, die nur die Herzen der Regenspezialisten höher schlagen ließ, folgte ein Renntag mit prachtvollem Sonnenschein, und zehntausende sportbegeisterter Zuschauer fuhren seit den frühen Morgenstunden in endlosen Kolonnen zum Gaisberg, um den Entscheidungskampf in der Europa-Bergmeisterschaft mitzuerleben. Den Auftakt bildeten gut drei Dutzend Tourenwagen, die man im Interesse der Nachwuchsförderung hier mitfahren ließ. Dabei fuhren die „Zivilen" ganz respektable Zeiten und hinterließen auch optisch zum Großteil einen guten Eindruck. Walter Schatz, der Seefelder Barbesitzer, war in der DKW-Klasse nicht zu schlagen, aber schon bei den 1300ern gab es eine Überraschung, als nicht Hans Bauer, ein in Bologna lebender Österreicher, sondern der Turiner Alessandro Cavalli auf Giulietta TI zum Zug kam. Dritter in dieser Klasse vor zwei weiteren Alfas wurde der ausgezeichnete Grazer Krajacic auf Simca. Bengt Martenson, der frühere 300 SL-Fahrer, schien sich mit seinem Volvo zu sehr in Sicherheit zu wiegen, sonst hätte ihm wohl Karger auf Peugeot kaum davonfahren können. Kategoriebestzeit fuhr wiederum ein Turiner von der Scuderia Racing Club 19, Renato Salvetta, der seinen Alfa 1900 TI in der beachtlichen Zeit von 6:01,3 = 85 km/st den Berg hinaufbewegte.

Die Gran Turismo-Fahrer, die heuer (soweit ihre Wagen nicht über 1500 ccm aufweisen) mit an der Bergmeisterschaft teilnehmen, konnten diesmal trotz sehr guten Zeiten nicht zu Meisterschaftspunkten kommen, dazu war die Sportwagenkonkurrenz zu groß. Carlo Peroglio von der Squadra Conrero gab dem Berliner Herbert Schultze auf der Zagato-Veloce eindeutig das Nachsehen, darüber hinaus war Peroglios Zeit die viertbeste bei



Ganz konzentriert: der neue Europa-Berg-



Wenn es Fotografen fertigbringen, bei einem Rennen verschiedene Automobile an genau der gleichen Stelle einer Kurve aufzunehmen, so kann man daraus für das Thema Ideallinie und Fahrstil wichtige Folgerungen ziehen. Bitte lassen Sie sich durch den auf einem Bild erscheinenden Fernsehkameramann im Hintergrund nicht irritieren. Es handelt sich genau um die gleichen Steine an der Außenseite der Kurve und vor allem um genau die gleichen Grashalme im Vordergrund. An den Grashalmen sollt ihr sie erkennen! Graf Trips, der Schnellste vom Gaisberg, fährt auch am weitesten innen, fährt ganz hart an einer Innenkante, die mit harten, spitzen Steinen belegt ist, ebenso mutig wie präzise: nur das ergibt den idealen, den größten Radius und damit die höchste Geschwindigkeit für die Kurve (links oben).

Auch Hans Herrmann (Startnummer 109) befindet sich fast genauso weit innen. Ihm am nächsten kommt Joakim Bonnier (Startnummer 110) – Hand- und Kopfhaltung bei beiden Borgwardfahrern sind nahezu genau gleich.

Jean Behra mit dem Spyder RSK (Nr. 112) kommt zwar in einem noch schärferen Driftwinkel an – er ist zweifellos sehr schnell –, aber erreicht nicht ganz die Innenkante, und auch Edgar Barth (Startnummer 115) ist an dieser Stelle noch mehr als einen Meter vom Innenrand entfernt. Hier gewinnt oder verliert man die Sekundenbruchteile, die bei Bergrennen nachher entscheidend sind.





den Gran Turismo überhaupt, und zwar nach Josef Greger, Siegfried Günther und Wolfgang Seidels Ferrari 250 GT! Signora Luciana Guaschino, gar nicht maskulin wirkend wie manche andere rennfahrende Frauen, belegte in der stark besetzten 1300er-Klasse den dritten Platz und schlug mit ihrer Veloce noch den Lotus des Schweizers Voegele. Der Südtiroler Ernesto Prinoth brachte seinen kleinen Abarth-Zagato mit einer aufsehenerregenden Zeit auf den fünften Platz und gewann daneben die Unterkategorie bis 750 ccm. Dabei ließ der kleine Bozener immerhin drei Carrera, drei Veloce und – einen Ferrari 250 GT hinter sich! Bei den Carrera kam Sepp Greger mit einer Bombenzeit, die ihm auch den Kategoriesieg eintrug, zum Erfolg vor Siegfried Günther, doch hätte das Resultat vielleicht noch anders ausgesehen, wenn Huschke v. Hanstein nicht mit Differentialschaden ausgefallen wäre. Denn der Porsche-Rennleiter hatte im zweiten Training zwar eine langsamere Zeit als Greger gefahren, doch berichtet die Fama, daß er sich dabei fast eine Viertelminute in der Nocksteinkehre kurz unterhalb des Ziels aufgehalten habe . . . Gegen Gregers Zeit war auch Wolfgang Seidel machtlos, sein schneller, aber etwas schwerfälliger Ferrari kam am Gaisberg nicht recht zur Entfaltung. Den Klassensieg konnte ihm der Italiener Vilotti allerdings niemals streitigmachen.

Auch in der begrenzten Sportwagenklasse kamen die schweren Wagen nicht zum Zuge. Richard v. Frankenberg fuhr seinen RS 1700 wegen der schwachen Hinterachse mit Schonung und kam dennoch zu einem sicheren Klassensieg vor Anton v. Döry (Porsche RS 1600), dem in Argentinien lebenden Ungarn. Erst an dritter Stelle placierte sich Gotfrid Köchert mit einem 1957er Werks-Ferrari 3000, der allerdings das heurige Jahr über als Muletto gedient hatte und dementsprechend mäßig lief. Selbst Graf Trips, der den Wagen zwei Tage später in Zeltweg beim Training kurz fuhr, konnte mit ihm keine besonderen Zeiten erreichen. Der Schwede Ulf Norinder wurde mit dem Maserati 200 SI Vierter, während Harry Zweifel den zweiten Lauf nicht mehr beendete, weil ein aufgeschleuderter Stein den Kühler seines Zweinockenwellen-MG durchschlug. Daß es den Schweizern gelungen ist, MG zur Bereitstellung eines Werkswagen für ein kontinentales Bergrennen zu bewegen, ist immerhin ein gutes Zeichen. Denn bisher haben die Briten den Bergrennen ungefähr dasselbe Interesse entgegengebracht wie wir Europäer dem Cricket.
Höhepunkt und Abschluß des Rennens bildeten die Anderthalbliter-Sportwagen, die eigentlichen Bewerber um die Meisterschaft. Von den drei alten Porsche Spydern war Ludwig Fischer der schnellste, doch auch er kam nicht an Gregers Carrera-Zeit heran.

Erst der Schweizer Heini Walter, der einzige Private mit Erfolgsaussichten in der Bergmeisterschaft, kam unter die Fünfminutengrenze und damit in Rekordnähe. Seine Zeit von 4:56,5 (im ersten Durchgang) hätte im Vorjahr bequem zum zweiten Platz hinter Daetwyler, aber noch vor Hans Herrmann gereicht. Die Schweizer bringen eben aus ihrem nationalen Sportbetrieb ein gerütteltes Maß an Bergerfahrung mit. Walters Wagen ist zwar Baujahr 1957, war aber gerade richtig übersetzt, und der Basler fand sich ohne viel Training in den schnellen S-Kurven nach dem Start, die einander zum Verwechseln ähnlich sind, aus-

. . . und zum Schluß gingen die Rennleiter (links Koch/Borgward, rechts von Hanstein/Porsche, selbst aufeinander los . . .!



gezeichnet zurecht. Da kam auch der Österreicher Vogel nicht ganz an ihn heran, trotz besserer Streckenkenntnis und mit einem neuen aber zu steif übersetzten Wagen. Milivoj Bozic, für den Marschall Tito heuer einen Porsche RS anschaffen ließ, blieb bei diesem Privatfahrerkampf etwas zurück, doch muß man dem sympathischen Jugoslawen bescheinigen, daß ihm der Sprung vom BMW 328 zum RS ganz gut geglückt ist.

Der erste Fahrer, der dem alten Rekord den Garaus machte, war Hans Herrmann, den man mit einer Penicillin-Gewaltkur für das Rennen fitgemacht hatte, nachdem er am Vorabend mit hohem Fieber zu Bett lag. Doch der Stuttgarter durfte sich nur knapp eine Minute Rekordinhaber nennen, dann war Bonnier mit neuer Bestzeit von 4:46,1 am Ziel angelangt. Der Schwede hatte dabei eine großartige Zwischenzeit bis zur Zistelalm herausgefahren, die nur noch er selbst im zweiten Lauf unterbieten sollte. Cabianca, der Zuverlässige, mußte sich hier sogar von Walter auf den siebenten Platz verweisen lassen, dann war schon Behra am Start. Doch Jeannot kann sich, scheint's, mit Bergrennen nicht so recht anfreunden, wenn man von seinem Sieg am Mont Ventoux absieht. Und weil Behra den Ventoux schon von früher kannte, liegt der Verdacht nahe, daß der Franzose etwas länger braucht, bis er sich eine neue Strecke richtig „einverleibt" hat, vielleicht ist er auch kein Sprinter und muß sich erst warmfahren, wozu bei Bergrennen kaum Zeit ist. Jedenfalls reichten seine 4:50,0 nur für den fünften Platz. Freilich hatte er auch wieder das Pech, sich beim Start zu verschalten, und das kostet auch einige Sekunden. Von Trips aber, der sich schon konkrete Chancen auf den Meistertitel ausrechnen konnte, kam nach ihm in unheimlichem Tempo den Berg hochgeschossen, doch bis zur Zistel blieb auch er noch 3/10 Sekunden über Bonniers Wunderzeit. Allerdings die flache Linkskurve am Hotel vorbei, die unmittelbar in die starke Steigung überleitet, die schien der Wolfgang schneller zu nehmen und am Ziel hatte er einen Vorsprung von fast vier Sekunden auf den Schweden. Die Zeit von 4:42,2 war eine neuerliche Bestleistung, an der auch Barth, der letzte Starter, nichts mehr ändern konnte.

Das Rennen schien gelaufen, doch Bonnier gab sich nicht zufrieden und konnte sich im zweiten Durchgang neuerlich verbessern. Bis zur Zistel fuhr er 3:28,7 gegen 3:29,2 im ersten Lauf, und vom Ziel wurde eine ausgezeichnete Zeit gemeldet: 4:43,9. Das bedeutet aber, daß auch in diesem Lauf Bonniers Zeit für die letzten 2,5 der insgesamt 8,6 Kilometer langen Strecke beträchtlich über den besseren Porsche-Werten liegt. Dies gilt auch für die anderen Borgward, so daß die Porsche RSK offenbar doch leistungsmäßig (oder auf Grund der Übersetzung) etwas höher zu bewerten sind. Trips hätte jetzt wohl seinen zweiten Lauf bequem und ruhig hinter sich bringen können, doch liegt dies anscheinend nicht in seiner Natur. Nochmals wurde er schneller und überschritt mit der neuen Rekordzeit von 4:41,9 erstmals und als einziger die 110 Kilometergrenze. Damit hat der Graf nicht nur das Gaisbergrennen gewonnen, sondern auch die Europa-Bergmeisterschaft eindeutig für sich entschieden. Weder der Zweitplacierte, Hans Herrmann, noch die weiteren Fahrer Barth, Bonnier, Behra und Cabianca können ihm mehr gefährlich werden. Dazu kann Wolfgang v. Trips den Ruhm für sich beanspruchen, das bisher schnellste Bergrennen in der Europameisterschaft gewonnen zu haben. Auf seinen Lorbeeren ausruhen kann der Wolfgang zwar noch nicht, denn in vierzehn Tagen folgt das letzte Rennen in Ollon-Villars. Und dort, das hat er Jeannot versprochen, wird er dem Franzosen Revanche geben. Ob da nicht auch noch einer von den Borgwards etwas mitzureden hat?

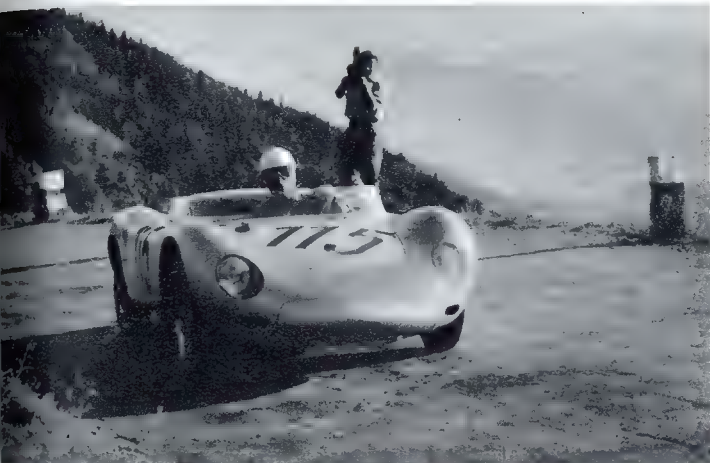
Martin Pfundner

Zwischenzeiten Gaisberg

	1. Lauf bis Zistel	1. Lauf bis Ziel	1. Lauf Total	2. Lauf bis Zistel	2. Lauf bis Ziel	2. Lauf Total
Walter	3:39,2	1:17,3	4:56,4	3:38,0	1:18,2	4:56,2
Vogel	3:40,2	1:18,9	4:59,1	3:44,5	1,17,9	5:02,4
Bozic	3:50,2	1:29,9	5:19,1	3:53,9	1:23,8	5:17,7
Herrmann	3:31,5	1:16,3	4:47,8	3:29,4	1:16,2	4:45,6
Bonnier	3:29,2	1:16,9	4:46,1	3:28,7	1:15,2	4:43,9
Cabianca	3:39,9	1:17,6	4:57,5	3:37,9	1:18,4	4:56,3
Behra	3:35,3	1:14,7	4:50,0	3:32,0	1:15,2	4:47,2
Trips	3:29,5	1:12,7	4:42,2	3:29,5	1:12,4	4:41,9
Barth	3:30,7	1:16,3	4:47,0	3:31,5	1:16,1	4:47,6

EUROPA-BERGMEISTERSCHAFT 1958

	Mont Parnes	Mont Ventoux	Monte Bondone	Schauinsland	Gaisberg	Summe der 4 Besten
1. Graf Trips, Porsche	10	8	10	0	10	38
2. Herrmann, Borgward	8	6	8	7	7	30
3. Barth, Porsche	6	7	6	0	6	25
4. Bonnier, Borgward	—	—	7	10	8	25
5. Cabianca, Borgward	7	5	5	6	3	23
6. Behra, Porsche	—	10	—	8	5	23
7. Walter, Porsche RS	—	3	2	5	4	14
8. v. Hanstein, Porsche Carrera	5	4	3	—	0	12





Ergebnisse

Strecke: 8,6 km. Alter Rekord W. P. Daetwyler, Maserati 2000, 1957: 4:54,7 min = 105,3 km/st.

Europameisterschaftsklassement: Sportwagen (incl. Gran Turismo) bis 1500 ccm

1. W. v. Trips, Porsche RSK 1,5 Liter, (D), 4:42,4 min, 4:41,9 min *), 9:24,3 min., 10 P.; 2. J. Bonnier, Borgward H 1500 RS, (S), 4:46,1 min, 4:43,9 min, 9:30,0 min, 8 P.; 3. H. Herrmann, Borgward H 1500 RS, (D), 4:47,8 min, 4:45,6 min, 9:33,4 min, 7 P.; 4. E. Barth, Porsche RSK 1,5 Liter, (D), 4:47,0 min, 4:46,9 min, 9:33,9 min, 6 P.; 5. J. Behra, Porsche RSK 1,5 Liter, (F), 4,50,0 min, 4:47,2 min, 9:37,2 min, 5 P.; 6. H. Walther, Porsche RS 1,5 Liter, (CH), 4:56,5 min, 4:56,2 min; 9:52,7 min, 4 P.; 7. G. Cabianca, Borgward H 1500 RS, (I), 4:57,5 min, 4:56,3 min, 9:53,8 min, 3 P.; 8. E. Vogel, Porsche RS 1,5 Liter, (A), 4:59,1 min, 5:02,4 min, 10:01,5 min, 2 P.; 9. M. Bozic, Porsche RS 1,5 Liter, (YU), 5:19,1 min, 5:17,7 min, 10:36,8 min, 1 P.
***) Rekord 110,1 km/st.**

Die Klassensieger

Sportwagen über 1500 ccm: R. v. Frankenberg, Porsche RS 1700, (D), 5:04,8 min, 5:07,3 min, 10:12,1 min. – Sportwagen bis 1500 ccm: W. v. Trips, Porsche RSK 1500, (D), 4:42,4 min, 4:41,9 min, 9:24,3 min. – Verbesserte Gran Turismo-Wagen über 1600 ccm: W. Seidel, Ferari 250 GT, (D), 5:25,8 min, 5:26,8 min, 10:52,6 min. – Verbesserte Gran Turismo-Wagen bis 1600 ccm: J. Greger, Porsche Carrera, (D), 5:20,2 min, 5:17,3 min, 10:37,5 min. – Verbesserte Gran Turismo-Wagen bis 1300 ccm: C. Peraglio, Alfa GSV, (I), 5:32,4 min, 5:30,1 min, 11:02,5 min. – Verbesserte Gran Turismo-Wagen bis 750 ccm: E. Prinoth, Abarth-Zagato, (I), 5:52,6 min, 5:49,6 min, 11:42,2 min. – Verbesserte Serien-Tourenwagen über 1600 ccm: R. Salvetta, Alfa Romeo TI, (I), 6:01,1 min. – Verbesserte Serien-Tourenwagen bis 1600 ccm: O. Karger, Peugeot 403, (A), 6:29,1 min. – Verbesserte Serien-Tourenwagen bis 1300 ccm: A. Cavalli, Alfa Giulietta TI, (I), 6:07,3 min. – Verbesserte Serien-Tourenwagen bis 1000 ccm: W. Schatz, DKW 896, (A), 6:54,4 min.

Runde um Runde

Über die Ostzone erreicht uns die Meldung, daß man in Rußland im Raume von Taschkent, in Mittelasien also, in einer Sandwüste eine Rekordstrecke abgesteckt und vermessen hat. Der Boden besteht aus salzigem Lehm und Ton, der im Frühjahr überschwemmt und im Sommer mit einer harten dauerhaften Kruste bedeckt ist. Man nennt einen solchen Boden in Rußland Takyr; es handelt sich um eine ähnliche Oberfläche wie der Salzsee im Staate Utah (USA). Die Strecke ist vor kurzem durch Rekordfahrzeuge mit 250 und 350 ccm-Motoren erprobt worden, allerdings ohne daß neue Rekorde zustande kamen. Die Zeitnahme arbeitete mit schweizerischen Omega-Meßgeräten. Bekanntlich haben die Russen in den letzten Jahren sich darauf konzentriert, in den kleinsten Wagenklassen bis 250 oder bis 350 ccm internationale Klassenrekorde über einen Kilometer mit fliegendem Start aufzustellen, was bisher auf der Autobahn Minsk–Moskau versucht wurde. Am 30. Juni 1958 hatten ein 250 ccm-Rekordwagen mit entsprechender Stromlinienverkleidung 182,8 km/st und ein 350 ccm-Wagen 221,5 km/st erreicht, beides neue Klassenrekorde. Es liegen jedoch keine Nachrichten vor, daß die Russen Fahrzeuge für Rundstrecken entwickelt hätten und auch keine Nachrichten über Rennfahrzeuge der üblichen Klassen von 500 ccm an aufwärts.



Um abends nach dem Gaisbergrennen die nette italienische Rennfahrerin Luciana Guaschino zu karessieren, brauchte Huschke von Hanstein offenbar drei Hände.

Der für den 28. September in Italien vorgesehene Große Preis von Modena (auf dem bekannten Flugplatzkurs dort, der den Firmen Maserati und Ferrari als Erprobungsstrecke dient) ist abgesagt worden. Am 5. Oktober stehen nunmehr auf dem Terminkalender das Eifelrennen auf dem Nürburgring, das Flugplatzrennen von Innsbruck und der Coupe de Salon auf der Monthléry-bahn in Paris. Alle drei Rennen sollen für Gran Turismo-Fahrzeuge und Tourenwagen ausgeschrieben werden.

*

Aus Modena kommen Gerüchte, wonach man bei Ferrari einen neuen Formel II-Wagen entwickelt, dessen schon bekannter V6-Zylinder-Motor jetzt hinter dem Fahrersitz eingebaut werden soll – also erstmals ein Ferrari-Heckmotorwagen nach dem Vorbild von Porsche und Cooper.

*

Die englische Firma Lister, die durch ihre Jaguar- und Bristol-Modifikation bekannt wurde (die Lister-Jaguar erwiesen sich in kürzeren Rennen in diesem Jahr durch ihr wesentlich leichteres Gewicht als die Jaguar D-Typen zuweilen als erstaunlich schnell, wenn sie auch längere Rennen wie Sebring nicht durchzustehen vermochten), hat nun auch einen Chevrolet-Corvette-Sportwagen als „Lister-Chevrolet" herausgebracht, der am 12. Oktober beim Riverside-Rennen in Kalifornien unter Caroll Shelby debutieren soll.

*

Nachdem in diesem Jahr der Große Sportwagenpreis von Schweden, vorgesehen für den Rundkurs von Christianstad, abgesagt worden war, hauptsächlich, weil man zu wenige Zuschauer nach dem entlegenen Landstädtchen Christianstad bringen kann, konzentrierte sich das Interesse der Schweden auf das Internationale Sportwagenrennen von Karlskoga (westlich Stockholm). Auf dem kurvenreichen Rundkurs siegte über eine Distanz von 150 km Stirling Moss auf seinem privaten Maserati 3 Liter in der Zeit von 1:25:21,3 = 106,4 km/st. Zweiter wurde der schwedische Ferrari-Fahrer Carlsson, dritter der finnische Ferrari-Fahrer Brehmer. Moss hatte auch die schnellste Trainingszeit gefahren. Überraschenderweise war Carel Graf Beaufort mit seinem privaten Porsche-Spyder RS Zweitschnellster im Training gewesen, doch fiel er im Rennen wegen eines Kurbelwellenschadens aus.



Beim abendlichen Preiskegeln zwischen den Rennmannschaften von Borgward und Porsche schob Bonnier trotz seines Gipskorsetts eine anmutig-ruhige Kugel.
Fotos: Weitmann

Auch Joakim Bonnier, der einen 2 Liter Maserati-Sportwagen (eines der seltenen Exemplare mit Leichtmetall-Karosse) an den Start brachte, kam nicht ans Ziel: ausgangs einer Kurve stellte sich der Wagen quer und überschlug sich. Bonnier, der im Wagen sitzengeblieben war, konnte jedoch fast unverletzt (zwei angebrochene Rippen) aus dem umgestürzten Wagen herauskriechen. Der Zustand der Strecke wurde von den Fahrern nur als mäßig gut bezeichnet.

*

Das Avus-Rennen vor den Toren Berlins wird nun definitiv am 21. September veranstaltet. Vorgesehen sind Läufe für Gran Turismo-Wagen bis 1300 ccm (mit einer eventuellen Sonderwertung Alfa-Veloce und Alfa-Zagato), bis 1600 ccm (mit Sonderwertung für 1600 Super) und ein kombiniertes Rennen für Sportwagen bis 1500 ccm und Formel II-Rennwagen. Nach den Plänen des AvD soll dieses Rennen, das die Hauptattraktion der Veranstaltung bildet, in zwei Läufen ausgetragen werden. Die Verhandlungen mit dem englischen Automobilclub haben dahin geführt, daß der Formel II-Lauf auf der Avus für die englische Meisterschaft zählt, und zwar mit der

höchsten Punktzahl, weil die Gesamtdistanz knapp über 200 Meilen (321 km) liegt. Man kann also mit der Teilnahme aller englischen Spitzenfahrer der Formel II rechnen.

*

Ein anderes Formel II-Rennen größeren Stils wird am 30. August auf der Brands Hatch-Rundstrecke in England ausgetragen, über eine Distanz von 100 Meilen in ebenfalls zwei Läufen. Stirling Moss und Maurice Trintignant werden sich auf Cooper Formel II-Rennwagen aus dem Rennstall des englischen Whisky-Fabrikanten Rob Walker beteiligen. Roy Salvadori und Jack Brabham sollen die beiden Werks-Cooper fahren. Graham Hill und Cliff Allison erscheinen mit dem Werks-Lotus, Stuart Lewis-Evans mit einem privaten Cooper. In einem inoffiziellen Vortraining hat Moss bereits den Rundenrekord um zwei Sekunden verbessern können.

*

Der neue MGA mit zwei obenliegendenNockenwellen (das sogenannte Twin Cam-Modell) ist jetzt offiziell Gran Turismo-Wagen geworden, gültig ab 22. August 1958. Man darf sehr gespannt sein, wann die ersten Twin Cam-MG in einem deutschen Wettbewerb auf die Porsche Carrera treffen, denen sie in der Spitzengeschwindigkeit zweifellos unterlegen, aber in der Beschleunigung möglicherweise ebenbürtig sein werden.

*

Zwei Tage nach dem Europabergmeisterschaftslauf am Gaisberg fand unweit Graz das Flugplatzrennen von Zeltweg statt, das eine erstklassige Besetzung aufwies, weil fast alle Teilnehmer vom Gaisberg durchs Salzkammergut nach Zeltweg gefahren waren. Auf einer 2,6 km langen, durch Strohballen und Grasflächen abgegrenzten, kurvenreichen Rundstrecke wurde hervorragender Sport geboten, der die kleinen organisatorischen Mängel dieser Veranstaltung, die zum ersten Male in einem so großen internationalen Rahmen stattfand, überdeckte. Leider scheiterte der Start der Borgward-Werkswagen an Startgeldforderungen, die für den kleinen veranstaltenden Club nicht realisierbar waren. Doch bot in der Sportwagenklasse der Zweikampf zwischen Jean Behra und Graf Trips auf den Porsche RSK-Wagen, die in der großen Klasse starteten, ein ausreichendes Äquivalent. Die gesamten 35 Runden über lagen Trips und Behra niemals mehr als 50 Meter auseinander, überholten sich dauernd, ohne daß eine „Stallregie" vorlag, und kämpften sehr verbissen, ständig neue Rundenrekorde fahrend. Schließlich gewann Graf Trips mit $^{9}/_{10}$ Sekunden Vorsprung vor Behra; 40 Sekunden zurück wurde Edgar Barth Dritter. Gottfried Köchert hatte auch hier mit dem 3 Liter Ferrari-Sportwagen, der ihm vom Werk zur Verfügung gestellt worden war, keine ernsthafte Chance; in der vorletzten Runde kam er mit den Strohballen in so starke Berührung, daß die Lenkung nicht mehr voll einzuschlagen war: er mußte aufgeben. Die schnellste Runde fuhr Graf Trips mit 1:08,8 = 125,2 km/st; sein Gesamtdurchschnitt betrug 121,5 km/st. In der Sportwagenklasse bis 1500 ccm konnte sich der Österreicher Ernst Vogel (Durchschnitt 116,2 km/st) für den Gaisberg revanchieren und den Schweizer Heinrich Walter auf seinem Porsche RS auf Platz 2 verweisen. Dritter wurde der Jugoslawe Bozic auf einem von Tito gekauften neuen Spyder RS. Auch das Rennen der zusammen gestarteten Gran Turismo-Wagen bis und über 1600 ccm verlief recht spannend. Richard von Frankenberg siegte auf einem Werks-Carrera (Durchschnitt 110,2, schnellste Runde 1:16,6 = 112,5 km/st) vor dem überraschend schnellen Frankfurter Siegfried Günther (Carrera Speedster), dem Münchener Josef Greger und dem Österreicher Max Kraus. In der großen Gran Turismo-Klasse war Wolfgang Seidel mit seinem Ferrari 250 GT (Gesamtdurchschnitt 107,9, schnellste Runde 1:17,3 = 111,3 km/st) der Sieg nicht zu nehmen, wenn er auch den Frankenbergschen Porsche nicht einholen konnte. Auf den Plätzen: Leto di Priolo (Italien) auf Fiat V-8 Zagato, Vilotti (Italien) auf Ferrari 250 GT und Karl Braun (Deutschland) auf Mercedes 300 SL. Bei den Gran Turismo-Wagen bis 1300 ccm konnte natürlich der 1100 ccm-Lotus, der unverständlicherweise als GT-Wagen homologiert ist, die Alfas leicht in Schach halten, von denen der Berliner Herbert Schulze der beste war. In den Tourenwagenklassen siegten DKW, Alfa Romeo, Volvo und Steyr. Das Rennen fand auf einem Flugplatz des österreichischen Bundesheeres statt, das sich als sehr motorsportfreundlich erwies. Ein nachahmenswertes Beispiel für die von uns immer wieder geforderten Flugplatzrennen in Deutschland.

R. v. F.



MAURICE TRINTIGNANT

Rennfahrer von heute:

TRINTIGNANT und BEHRA

Fotos: Dr. Müller

JEAN BEHRA



Frankreich verfügt heute über zwei Fahrer der Grand Prix-Klasse, Behra und Trintignant. Frankreich, das Land, in dem der Motorsport seinen Anfang genommen hat, 1894, mit Paris–Rouen, Frankreich, das Land Ettore Bugattis, der in den zwanziger Jahren die Welt des Automobilsports souverän zu beherrschen schien – sollte das nicht ein größeres Fahrer-Reservoir beherbergen? Man ist ja auch immer geneigt, auf den Pariser Verkehr hinzuweisen und zu sagen: Da seht, wie gut die es machen, wie zügig und elegant sie fahren können, diese Franzosen, die geborenen Rennfahrer – und man ist ebenso geneigt, die Provinz zu übersehen und den Alltagsfahrer dort: zottelig und gemütlich, verschlafen und ein wenig gleichgültig, himmelweit entfernt vom sportlichen Akzent. Nein, in Frankreich ist die Basis für den Fahrernachwuchs nicht sehr groß, präziser gesagt, es gibt überhaupt keinen. Jean Behra, heute unbestritten der größte französische Fahrer, ebenso unbestritten einer der ersten vier in der Weltrangliste, ist vom Jahrgang 1921 und Maurice Trintignant wurde am 30. Oktober 1917 geboren. Junge Leute? Spitzenklasse bei den Gran Turismo-Rennen? Gewiß, es gibt da Claude Storez, der den Porsche-Carrera ebenso erstklassig fährt wie unsere Carreraleute der nationalen Spitzenklasse, und der auch schon öfters auf dem Spyder gezeigt hat, was er kann. Es gibt einige vorzügliche Rallyefahrer wie das Team Consten-Hebert oder wie de Landeneste, bei uns schon fast unbekannte Namen. Aber Grand Prix-Nachwuchs im engeren Sinne? Warum eigentlich nicht?

Da muß man zunächst konstatieren, daß es in Frankreich zwar relativ viele kleinere Rennen gibt – viel mehr als bei uns! –, daß man aber in Frankreich keine Wagen produziert, die ein Sprungbrett sein können. Alles konzentriert sich auf die kleinen und kleinsten Klassen. Die Deutsch-Bonnet und Monopole-Versionen des Panhard haben 750 und 850 ccm, ebenso die frisierten und erleichterten Ausgaben der Renault-Typen 4 CV und Dauphine. Bugatti hat nach dem Krieg einen einzigen, und wenn man offen sein soll: ganz kläglich gescheiterten Versuch unternommen, wieder zum Rennsport zurückzukehren, 1955 mit jenem eigenwilligen Grand Prix-Versuchsauto. Gordini hat jahrelang als einziger eine Stellung gehalten, die finanziell von einem 38 Mann-Betrieb einfach nicht zu halten war, vor allem in dem Augenblick nicht mehr, als die drei auf Gordini groß gewordenen Spitzenfahrer den Dienst quittierten: Manzon, der Marseilleser Garagist, zog sich, vierzigjährig, ganz zurück; Trintignant wurde 1954 zu Ferrari geholt, Behra für die Saison 1955 zu Maserati. Und die beiden wahrscheinlich bedeutendsten französischen Grand Prix-Fahrer, die noch aus der Vorkriegs-Ära da waren und in den Jahren 1947–1949 ihren Höhepunkten in Form und Karriere zustrebten? Wimille, der große Jean Pierre Wimille, den man ob seiner Kühnheit mit Rosemeyer, ob seiner Stileleganz mit Caracciola verglichen hat, Werksfahrer bei Alfa, verunglückte tödlich, als er seinen 1200er Simca-Gordini in Südamerika fuhr, Raymond ereilte ein ähnliches Schicksal, als er statt eines Grand Prix-Boliden einmal ein Formel III-Wägelchen bestieg ...

Diese beiden also, Trintignant und Behra, die repräsentieren heute Frankreich. Sie sind keineswegs Freunde. Nicht, daß sie gegenseitig Intrigen spönnen, sich befehdeten, nein, aber sie verstehen sich nicht. Sie reden kaum miteinander. Dabei sind sie beide aus dem Süden des Landes beheimatet: Trintignant besitzt in der Gegend von Nimes 3000 Hektar mit Wein, Behra stammt aus Nizza – seine Eltern leben heute noch dort – und ist als Mechaniker aufgewachsen, dann als Motorrad-Champion: Es ist kaum zu zählen, wie oft er nach dem Krieg mit der 250er und der 500er Guzzi französischer Motorradmeister war. Jean Behra, „Jeannot", wie man ihn unter Freunden nennt, der übrigens als ganz junger Bursche geheiratet hat und der fast immer seine Frau zu allen Rennen mitnimmt, ist ein Mann, der von den technisch-mechanischen Dingen ziemlich viel versteht. Er hatte auch bei Gordini am „Ausfeilen" der Wagen sehr aktiven Anteil, und man schätzt überall sein Urteil auf diesem Gebiet, wenngleich es für die Renningenieure und Rennmechaniker im ersten Augenblick etwas überraschend ist, von einem Fahrer zu hören: Eure Übersetzung ist falsch, wir erreichen nur etwas, wenn wir 500 Touren höher drehen, und die Ventilfedern sind der Punkt, der verbessert werden sollte, außerdem gefallen mir an der Aufhängung der Stoßdämpfer noch einige Details nicht ...; ja so etwa kam er zu Porsche – und man mußte ihn ernst nehmen, das merkte man schnell, wenn er dann mit den angeregten Verbesserungen schnellere Zeiten fuhr, so schnelle, wie man sie vorher kaum für möglich gehalten hatte.

Er ist ein Star und hat auf seine Weise Star-Allüren: nicht etwa, daß er hochnäsig wäre, ganz im Gegenteil. Seine Freundlichkeit im Erteilen von Auskünften, seine fast stets lachende Miene, seine Bereitschaft zu Gesprächen sind fast sprichwörtlich zu nennen, und darum ist er – nicht nur in Frankreich – auch sehr, sehr populär (seine Popularität ist zweifellos viel größer als die von Trintignant). Aber wenn in einem Rennstall etwas nicht so läuft, wie er, der Fahrer Nummer eins, es sich vorstellt, wenn er bei BRM nicht den Wagen bekommt, den er will, sondern Harry Schell ihn erhält, oh, dann kommt ein Temperamentsausbruch wie bei einer Primadonna, eben ein ganz südländischer, bis zu den Tränen. Ein extrovertierter Typ, würden die Psychologen sagen, was man von Trintignant gar nicht behaupten kann: Maurice, der den Spitznamen „Petoulet" führt (was aus einem südfranzösischen Dialektwort für „kleines Vögelchen" abgeleitet ist), erscheint uns viel mehr als ein nach innen gekehrter Mann, dessen südländisches Temperament abgekapselt ist durch eine dicke Haut von Vernunft und Gleichmaß – und so gewinnt er auch heute noch, obwohl er nicht mehr zu jenen ersten vier oder sechs gehört, obwohl man ihn schon oft als zu langsam für die Grand Prix-Klasse bezeichnet hat, Große Preise. Monte Carlo in diesem Jahr war ein Triumph für ihn – ein Triumph, den ihm jeder ganz aufrichtig gegönnt hat. Ich kenne keine Neider Trintignant gegenüber. Erinnern Sie sich noch an Monte Carlo 1955, wo er mit Ferrari siegte, als die Mercedes-Wagen ausgefallen waren? Die ersten 50 Runden in 1:29:03, die zweiten 50 Runden in 1:29:06 – das ist Trintignant!

R. v. F.

AUTO-MARKT — BEZUGSQUELLEN
GÜNSTIGE GELEGENHEITEN

ALFA ROMEO

Sprint-Coupé

neu, noch nicht zugel., DM 2000.– unter Neupr. abzugeben. Müller-Büttner, Berlin W 30, Prager Str. 7, Ruf 24 23 23. 6173/1525

Suche 1300 Berlina TI, Sprint Spyder, geg. Barzahlg. Horst Eckert, KG., Berlin-Halensee, Kurfürstendamm 142, Tel. 97 72 70. 6174/1525

BMW

Ersatzteile
für ältere **BMW**-Typen ab Lager
A. Fischer
München 13, Heßstraße 4,
Telefon 20709

503-Coupé 57, graphitgrau, Stahlschbd., Radblenden usw., 1. Hand, 18 000 km; **502-Cabrio 54,** schwarz, Radio, 87 000 km (Aust.-Mot. 23 000 km). **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53–55, Tel. 10706. 6175/1525

Sport 328/1939, generalüberh., mit zusätzl. Getriebe u. Ersatzmotor, gegen Höchstangebote abzugeben. Angeb. unter 6282 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6221/1528

BMW V 8, 2,6 Liter, zugel. Febr. 57, dunkelblau, 43 000 km, Preisidee DM 6700.–, verkauft Knoll, Stade, Heidbeckerweg 12, Tel. 40 44. 6223/1529

BMW 2 Liter (Typ 328/80 PS) Motor, von Fachfirma überholt, in allen Teilen original, mit Werkstattgarantie für höchste Leistung (160–170 km/st), evtl. auch mit Orig.-Getriebe, zu kaufen ges. Angebote unter 6246 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6126/1521

BMW 501/8 V 8, Bauj. 55, 66 000 km, schw., Radio Mexico u. weitere Extras, la Zustand, aus 1. Hd. von Privat zu verkaufen. Angeb. unter 6244 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6123/1521

BORGWARD

Div. Isabella TS-Limous., -Cabr., -Coupés, in bestem Zustand, günstig zu verkaufen. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53–55, Tel. 1 07 06. 6176/1525

DYNA-PANHARD

Dyna-Panhard-Motor, 750 oder 850 ccm, gesucht. Aljoscha Pischtschan, Bad Homburg v. d. H., Landgrafenstr. 12. 6229/1529

DKW

1000-Coupé, (koralle), mit neu. H.L.-Mot. zu verkaufen oder zu tauschen. Anfragen unter 6269 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6184/1526

FERRARI

250 GT-Coupé 57, blau, 1. Hand, 15 000 km, äußerst preisgünstig zu verkaufen. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53–55, Tel. 1 07 06. 6182/1525

FIAT

750 ccm ABARTH Sport, preisw. zu verkaufen. Anfr. unter 6270 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6186/1526

Spyder Sportcabriolet, 1100 ccm, neuw., mit Coupéaufsatz u. Radio, 19 000 km, umständeh. preisgünst. zu verkaufen. Anfr. unter 6271 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6187/1526

1100 gegen Kasse gesucht. Ausführl. Angaben, Baujahr, km-Stand usw. unter 6281 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6217/1528

Seltene Gelegenheit
Fiat-Zagato Sportwagen, rot, Spezialbau, unfallfrei, 26 000 km, Austauschmotor Fiat V 8, 115 PS, 12 000 km gelaufen, Spitze ca. 200 km/st, a. Privathand an Liebhaber. Preis DM 12 000.–. C. A. v. Falkenhayn, Hage (Ostfriesland). 6185/1526

JAGUAR

JAGUAR - Importeur
P. Lindner Frankfurt a. M.
Service und Ersatzteillager:
Leipziger Straße 88, Tel. 779088
Verkauf und Verwaltung:
Blittersdorffplatz 39, Tel. 336167

KARMANN-GHIA

Ghia-Coupé 56, korallenrot mit silbergrauem Dach, Drahtspeichen-Radblenden, 2 Nebellampen, UKW-Radio, Scheibenwaschanl., Weißwand, als besond. sorgf. gepflegt. Zweitwagen nur 25 000 km gel., geg. Höchstgeb. zu verkaufen. Dr. Koenig, (16) Arolsen, Bahnhofstr. 46. 6188/1526

Karmann-Ghia, schwarz/rotes Coupé, Baujahr 1957, 39 000 km, unfallfrei, Radio, für DM 6000.– zu verkaufen. Norbert Brenken, Dornap (Rhld.), Unterdüssel, Tel. Wülfrath 8334. 6218/1528

Karmann-Ghia Unfallwagen gesucht. Angebote unter 6284 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6227/1529

KLEINSCHNITTGER

Kleinschnittger F 125, Mod. 55, blau/rot, DM 1400.–, 18 000 km gel., Motor generalüberh., Originalzust., sehr gut gepfl., mit Seitenteilen u. Extras umständeh. zu verkaufen. Rolf Krüger, (24a) Ratzeburg, Herrenstr. 4. 6189/1526

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt a. M.-Höchst, Brüningstr. 32, An- u. Verkauf, Ersatzteile. 6191/1526

Aurelia B 10, Lim., 4 T., Rechtslenkung, oder **Aurelia B 20,** Coupé GT 2500, beide in gut. Zust. v. Privat zu verkaufen. Tölle, Düsseldorf, Burghofstr. 22/28. Tel. 33 63 39. 6190/1526

MERCEDES

Merc. 300-Limousinen 54–58, sehr gepfl., äußerst preisgünstig im Angebot! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53–55, Tel. 1 07 06. 6177/1525

Merc.-Sportwagen! 300 SL, 220 SA-Cabr., 220 SA-Coupés, 220 A-Cabrios, 190 SL-Coupés und -Roadster. Div. Bauj., Farben, Preisklassen! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53–55, Tel. 1 07 06. Europas größtes Gebrauchtwagenhaus. 6178/1525

Mercedes 190 SL gesucht. Ausführl. Preisangebote erbet. unter 6268 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6179/1525

MERCEDES

Mercedes 180 D, Sonderl. hellblau, erstkl. Zustand, mit Zubehör, Anf. Oktober zu verkaufen. Anfrag. unter 6272 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6192/1526

300 SL Coupé, 215 PS. (260 km/st), 27 000 km, mit Becker-Mexico-Radio u. automat. Antenne zum Preise von DM 21 500.– zu verkaufen. Anfrag. unter 6273 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6193/1526

220 A, 69 000 km, schwarz, schlauchlos neu bereift, Mex.-Radio (neu), in allerbest. Zustand, für DM 6700.– bar zu verkaufen. Anfr. unter 6274 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6194/1526

190 SL, Bauj. 56/57, unfallfrei, sucht bar von Privat Otto Görn, Düsseldorf, Scheurenstr. 4, Tel. 2 80 55. 6195/1526

Heinzel
DAS GUTE BÜROMOBEL
STUTTGART HUBERSTR. 5

Liha
Auspuffblenden
NEUE LINIE
FÜR ALLE WAGEN
LICHTENFELD
HAMBURG 1
Sprinkenhof 2 · Fernruf 33 28 57 59

DER STOSSDÄMPFER
verstell u. nachstellbar
für schnelle und verwöhnte Fahrer
KONI SPEZIAL „D"
Generalvertrieb PONTUS HANDEL
Radevormwald · Bergerhof
Tel. Radevormwald 496 Fernschr. ub 08 513783
Einige Vertreterbezirke frei

AUTO-ZUBEHÖR!
Zum GÜNSTIGSTEN PREIS alles von
AUTO AUSSTATTUNG
G. VÖLLER VERSAND K-G
München 3, Schließfach 131 E
Verlangen Sie kostenlos und unverbindlich den interessanten 20seitigen Katalog mit vielen Neuheiten.

PREISE STARK HERABGESETZT
für Schreibmaschinen aus Vorführung und Retouren
Kein Risiko, da Umtauschrecht
in alle Fabrikate bis zu 24 Monatsraten
Fordern Sie Gratiskatalog Nr. Y 821
NÖTHEL co Deutschlands großes Büromaschinenhaus
Göttingen Weender Str. 11 | Essen Gemarkenstr. 51 | Hamburg Steinstr. 5-7

PEUGEOT

403
Peugeot
Kraftfahrzeugimporte
Walter Hagen & Co., GmbH.
KREFELD
Ostwall 103-105, Telefon 2 81 71
KUNDENDIENST und ERSATZTEILLÄGER an allen größeren Plätzen

PORSCHE

Gebr. Porschewagen! Ständig günst. Angebote. Fragen Sie bei uns an. Wir können Ihre Wünsche erfüllen. Porsche-Gen.-Vertr. PETERMAX MÜLLER GMBH., Hannover, Podbielskistr. 306, Tel. 69 11 51. 6202 1527

Porsche in div. Typen und Bauj. vorrätig. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 6180/1525

Carrera Coupé 56, Motor neu, DM 11 000.–; **Carrera Cabrio 56,** Motor überholt, DM 14 000.–; **Carrera Coupé 57,** 24 000 km, neuw., DM 13 800.–. **Merz & Papst,** Automobile, Stuttgart-N, Kronenstr. 6, Tel. 9 06 92.

1600 Coupé, Bauj. 1957, 26 000 km, äußerst preisw. zu verkaufen, Finanzierungsmögl. Antes u. Hofmann, Mannheim, Schwetzinger Straße 43, Tel. 4 60 87. 6196/1526

1600 Speedster (Dame), rot, 38 000 km, in allerbestem Zustand abzugeben. Trautwein, Freiburg (Brsg.), Schlierbergstr. 25. 6197/1527

Verkaufe 1300 Super, Bauj. 1954, völlig überholt, mit Zubehör. Wölfer, Rodetal 34 über Göttingen. 6198/1527

1100 Coupé, kürzl. gen.-überh. u. lackiert, 5 neue Ww.-Sportreifen, Radio usw., DM 3500.–. Anfrag. unter 6276 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6200/1527

Welcher alte Motorrad-Enthusiast tauscht für 1 Sonntag seinen 1600er Porsche gegen meine BMW R 69? Angeb. erbeten unter 6280 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6216/1528

Suche Porsche Coupé, unfallfrei, gegen Barzahlg. Horst Eckert, KG., Berlin-Halensee, Kurfürstendamm 142. Tel. 97 72 70. 6201/1527

Porsche-Cabriolet, rot, schwarzes Verdeck, Liegesitze, Lederpolster, Radio, Nebellampen, techn. überprüft, **bester Zustand,** wegen Geschäftsübern. zu verkaufen für DM 7300.–. Anfragen unter 6285 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6228/1529

Coupé 1500 Super, Bj. 53–54, 52 000 km, in erstkl. Zustand, nur als Zweit-Wagen gefahren. Anfr. unter 6248 an „das AUTO, Motor und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6136/1522

Porsche Speedster ab Bj. 57 ges. Angebote unter 6259 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6159/1524

Gesucht Porsche 1600, mögl. Schiebed., in nur einwandfreiem Zustand gegen bar. Angeb. unter 6260 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6160/1524

RENAULT

4 CV, ab Bauj. 1955, aus 1. Hand, wenig gelaufen, gegen bar gesucht. Detaillierte Angeb. unter 6277 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042, erbeten. 6203/1527

SIMCA

Simca Elysée, Bauj. 56, dunkelblau, mit neuem Flash-Spezialmotor, 57 PS, in best. Zustand zu verkaufen, versch. Zubehör, 7fach bereift, Preis DM 3750.–. K. Traub, Süßen (Württ.), Schubartstr. 14, Tel. 579. 6204 1527

VW

VW-Spez. 2-Sitz-Sport, Alu-Kar., neu lack., neues Allwetterverd., 1300-Porsche-Motor, 33 000 km nach Überh., Porsche-Bremsen u. Vollsynchr.-Getr., best. chauffeurgepfl., Festpreis DM 4800.– bar. Wilh. Martini jr., Augsburg, Provinostr. 52, Tel. 47 51. 6205/1527

SCHWIMMWAGEN

VW-Schwimmwagen, Generalskübelwag., neuer Motor, neue Reifen, Lederbezüge, als Jagdwagen benutzt, infolge Todesfall preisg. abzugeben. Lorenz & Lihn GmbH., Bad Godesberg, Postfach 7. 6206 1527

VERSCHIEDENE

Sonderangebot! Unfallwagen! Ford Thunderbird 56, Coupé m. Roadster-Verdeck, Automatic, Radio, Power Brakes und Pw. Steering, elektr. Fenster u. Sitze, 40 000 km, starke Blechschäden, für DM 6500.– abzugeben. Ferner ist gegen Gebot zu verkaufen: Merc. 300 SL-Coupé 56, sehr stark beschädigt, Motor intakt. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53–55, Tel. 1 07 06. 6183/1525

Lfd. Barankauf: VW, Ghia, Rekord u. a. Krefeld, Tel. 6 27 63, 6 12 77. 6207/1527

Austin Healey, Triumph oder MG-A sofort gegen äußersten Barpreis gesucht. Angebote unter 6242 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6109/1520

1 VW-Bus, Bj. 1956, in guterhaltenem Zustand sofort zu verkaufen. **2 Hanomag-Lastwagen,** 2½ to, mit Kofferaufbau, Bj. 1954 u. 1955, in bestem Zustand. Anfragen unter 6265 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6169/1524

Suche 190 SL, 220 S-Cabriolet, 300 SL-Coupé oder Roadster, Thunderbird, BMW 503 od. 507 sofort zu kaufen. Ausführliches Angeb. unter Angabe des Kassapreises erbeten unter 6234 an „das AUTO, MOTOR und Sport", Stuttgart, Postfach 1042. 6099/1519

AMERIKANISCHE WAGEN

Ford Thunderbird 56, mit Coupé-Aufsatz, 45 000 km, neuwert. **Merz & Papst,** Automobile, Stuttgart-N, Kronenstr. 6. Tel. 9 06 92.

Amerikanische Wagen (Chrysler, Dodge, Chevrolet, Ford, Cadillac, Studebaker u. a.) in großer Auswahl zu überraschend niedr. Preisen vorrätig. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53–55, Tel. 1 07 06. 6181 1525

ERSATZTEILE

Suchen für **Opel-Blitz, 3,5 to, Allrad, Kriegsmodell,** Vorderachse u. Ersatzteile. Granit- u. Syenitwerke Karl Kreuzer, (16) Bensheim (Hessen), Tel. 32 11 u. 32 12. 6224/1529

Für BMW 315/1 sucht 1 Satz Federbolzen Gehrcke, Frankfurt a. M., Nußzeil 55. 6225/1529

Veritas-Ersatzteile BMW Nürburgring für Motor und Fahrgestell dringend gesucht. Angeb. unter KP 9392 an WESTAG WERBE-AGENTUR, Köln, Schildergasse 32/34. 6219/1528

TAUSCH

Biete: Lancia-Aurelia, 4/4-Limousine – **suche:** Sportwagen bis 1,5 Liter. Angeb. unter 6283 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6222/1528

MOTOREN

Porsche-Motor 1500 S, neuw., ca. 10 000 km, Hirth-Welle, preisgünstig zu verkaufen. Anfr. unter 6275 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6199/1527

GARAGEN

FREILUFT-GARAGEN
Isetta 49.–, Lloyd 64.–, VW 69.–, DKW 79.–, Rekord, Ford, Borgward 84.– und viele andere.
DBGM. aus vieltausendfach bewährtem, besonders kräftigem, kältebeständigem Plastic-Stoff mit 4 Entlüftungen und ges. gesch. Gummizügen. 1 Jahr Diebstahlversicherung. Garantie. **Kein direktes Aufliegen bei Verwendung der Spezial-Voll-Ventilations-Matte - Autocapes (Halbgar.) - Freiluftgaragen m. Türzugang f. Camping - Autogepäckträger Sonderangebot 48.–**
GUNTER BARWANITZ, Spezial-Ausstattung, Berlin-Wilmersdorf, Aschaffenburger Straße 6. Ruf 87 63 02

Die atmende Autohülle
für Moped - Roller - Krad und Wagen
Plastic-Katte Hamburg 1, Norderstraße 87 Ruf 24 69 64

Verzinkte Stahlgaragen
feuerfest und sicher, Reihengaragen
Weißtalwerk Zimmer & Co.
Niederdielfen bei Siegen, Postfach 20

WELLBLECH-GARAGEN
Fahrrad- und Motorradständer BPa.
Stahlbau Gebr. Wahl
SIEGEN / WESTF. · Fludersbach 60

GARAGEN
zerlegbar und ortsfest
J. FAUSER, Bodelshausen D/Württ.

Stahlblechgaragen, ca. DM 25.- monatliche Abzahlung. Auto-Egen, Hamm i. Westfalen, Postfach 131

Besser fahren mit dem Volkswagen

In den 41 handfesten Kapiteln dieses Buches sind alle Situationen durchgesprochen, die dem VW-Fahrer im Laufe der Zeit begegnen, in jeder Zeile fast steckt ein Tip, Wink oder Kniff, wie man es besser machen oder Geld sparen kann. Ja, das Geld sparen, das ist der Hauptzweck dieses Buches! Es soll Ihnen helfen, unnötige Reparaturen zu vermeiden, die Lebensdauer des Motors und überhaupt Ihres ganzen Wagens zu verlängern. Ein humorvoll und heiter geschriebenes Buch, das zum VW gehört wie Führerschein und Zulassung. 260 Seiten mit 200 Abbildungen. In Ganzleinen DM 12.80 + 50 Pf Porto. Postkarte genügt!
MOTOR-PRESSE-BUCH, STUTTGART, POSTFACH 1042

Fortsetzung von Seite 15

Wie gut ist der beste Wagen der Welt?

Dahingleiten dieses Wagens etwas über sein Temperament hinwegtäuscht. Von 0 bis 100 km/st brauchte er in den unteren drei Gängen etwa 14 Sekunden, von 0 bis 160 ermittelten die Tester von THE AUTOCAR 50,6 Sekunden. Das Tachometer unseres Testwagens zeigte bis ca. 140 km/st genau an, war darüber dann allerdings nicht mehr zuverlässig. Wir erreichten als höchste gestoppte Geschwindigkeit 165 km/st, aber die Messung von THE AUTOCAR mit 170,6 km/st erscheint uns durchaus glaubhaft. Mit diesen Leistungen ist der Silver Cloud nicht allen Personenwagen überlegen, liegt aber deutlich in der Spitzenklasse. Mehr wird der Besitzer eines solchen Repräsentationswagens ohnehin nicht verlangen, und der Vertreter des Werkes meinte, daß selten jemand mit einem Rolls-Royce schneller als 120 km/st fährt. Unter diesen Umständen ist natürlich die Reserve an Geschwindigkeit und Beschleunigung mehr als ausreichend. Wir hatten allerdings den Eindruck, daß auch eine Dauergeschwindigkeit von 140 km/st selbst den nervösesten Manager im Silver Cloud kaum aufregen kann. Und wenn jemand von Rolls-Royce einen noch schnelleren Wagen haben will, kann er ihn auch bekommen: den Bentley Continental. Der Bentley „S" ist im übrigen genau das gleiche wie der Silver Cloud. Er hat lediglich einen anderen Kühler und ist für Leute gedacht, die wohl einen Rolls-Royce fahren, es aber nicht zeigen wollen. Deswegen hat, wie man sagt, der Bentley in Deutschland bessere Verkaufsaussichten als der Rolls-Royce.

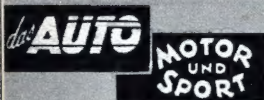
Man kann, wie gesagt, darüber streiten, ob es sehr bescheiden ist, wenn die Herren von Rolls-Royce ihr Fahrzeug kurzerhand als den besten Wagen der Welt bezeichnen. Es gibt noch andere hervorragende Klassefahrzeuge, von denen manche dem Rolls-Royce in dieser oder jener Hinsicht überlegen sind. Ein Rolls-Royce ist ganz gewiß kein überaus modernes Fahrzeug, und man hat die konservativen Elemente auch dort beibehalten, wo die moderneren bestimmt nicht geschadet hätten. Aber dennoch kann sich niemand, der sich mit einem Rolls-Royce näher beschäftigt, dem Eindruck ungewöhnlicher Gediegenheit, den dieses Fahrzeug macht, entziehen. Diese Gediegenheit mag in manchem etwas überspitzt erscheinen, aber einige der typischen Rolls-Royce-Details dienen ohne Zweifel der Fahrsicherheit und einem überdurchschnittlichen Komfort, und ganz bestimmt wird man sich in unserer schnellebigen Zeit ein Auto suchen müssen, das dem Rolls-Royce in der Lebensdauer gleichkommt. Wir wollen nicht ausrechnen, ob diese Argumente den Preis, der für einen Rolls-Royce bezahlt werden muß, aufwiegen; ob er wirklich, wie Rolls-Royce-Vertreter gelegentlich behaupten, im langjährigen Gebrauch nicht teurer ist als vergleichbare, aber erheblich billigere Wagen. Wer 60 000 Mark für ein Auto bezahlt, wird danach ohnehin nicht so genau sehen. Eines aber können wir nach unseren Eindrücken bestätigen: es ist keineswegs eine pure Marotte, kein nur durch Geldüberfluß zu erklärender Spleen, wenn sich jemand einen Rolls-Royce kauft. Dafür hat dieser Wagen zu viele handfeste Qualitäten aufzuweisen.

Reinhard Seiffert

Wir haben in einer Reihe von Zeitschriften das gleiche Inserat erscheinen lassen. Aber die eingegangenen Anfragen aufgrund der Insertion in Ihrer Zeitschrift und die daraus resultierenden Aufträge machen ein Vielfaches aus gegenüber anderen Zeitschriften.
M. in Lindau

Teile Ihnen mit, daß ich den zum Verkauf stehenden Porsche-Wagen schon nach Erscheinen des 1. Inserats verkaufen konnte.
J. in Köln

Es dürfte Sie freuen, daß ich Ihnen mitteilen kann, daß im letzten Jahr von allen zur Insertion herangezogenen Zeitungen Ihr Blatt die besten Erfolge brachte.
B. in Seesen



– die größte unabhängige deutsche Motorzeitschrift – wird wegen ihres spritzig redigierten Inhalts von der ersten bis zur letzten Seite begeistert gelesen. Verständlich, daß auch der Kleinanzeigenteil besondere Aufmerksamkeit findet und deshalb den Inserenten so große Erfolge bringt. Bitte, machen Sie einen Versuch.

Preis: Die 47 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum DM 1.50, bei Stellengesuchen nur DM 1.—. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 1.50. Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt.

Rabatt: 2 Anzeigen 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20%

Verwenden Sie bitte den anhängenden Bestellzettel oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Einschaltung in die nächsterreichbare Ausgabe.

Hier ausschneiden

An
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text in „das AUTO, MOTOR und SPORT" auf, und zwar .... ×

....

....

....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse* – unter Chiffre* — erscheinen.
*Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: ....

Ort: .... Datum: ....

Straße: .... Nr.: ....

IMMOBILIEN

Tankstelle von Fach-Ehepaar zu pachten gesucht. Kapital vorhanden. Angeb. unter 6278 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6208/1527

Kompl. Einrichtung für **Schlepperpflege-Station,** neu oder gebr., gegen Kasse zu kaufen gesucht. Angeb. unter 6279 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6213/1528

Tankstelle oder Garagenbetrieb per 1. 1. 1959 in Bundesrepublik zu kaufen oder pachten gesucht. Angebote unter 6232 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6079/1517

BOOTE

Günstiger Gelegenheitskauf, Autoboot (Bootswerft Glas), für Außenbordmotoren bis zu 40 PS, leicht, formschön u. äußerst sicher, beste Verarbeitung, Polsterung in Schaumgummi und Kunstleder – schwarzgelb –, Außenlackierung ebenfalls in ders. Farbe, kompl. ausgestattet, mit viel. Extras, Abdeckplane, weg. Anschaffg. eines größ. Bootes preisg. zu verkaufen. Finanzierung möglich. Besicht. jederzeit. Angeb. erbeten unter 6241 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6108/1520

Schlauchboot WIKING KOMET 58, 4sitz., mit allem Zubehör; **MERCURY MARK** 28, 22 PS, beide Mai 58 gekauft, in neuwert. Zust. für DM 3500.– zu verkaufen. VW wird in Zahlg. genomm. Walter Gerstner, Mannheim, Lameystr. 3, Tel. 4 31 65. 6210/1528

AUSSENBORDMOTOREN

Außenbordmotoren, neu u. gebr., aller Stärken u. aller Fabr. liefert IRMLER-Automobile, Stuttgart, Gablenberger Hauptstraße 66. Gebraucht am Lager: Mercury 22 PS, Bauj. 58; wenig gebr. 5 PS Apache. 6211/1528

Jonson- oder Evingroud-Außenbordmotor 10 PS, neu oder neuwert. gegen Kasse zu kaufen gesucht. Angeb. an Heinz Meyer, Wuppertal-Elberfeld, Pannesbusch 23. 6212/1528

Alles über den VW

Als Heft 7 der Schriftenreihe DER MOTOR-TEST erscheint Mitte September die Ausgabe

Volkswagen und Karmann-Ghia

36 Seiten, DM 3.–

Tester: Werner Oswald

Über kein anderes Automobil der Welt wird wohl so viel diskutiert wie über den Volkswagen. Es gibt über ihn schöne Bücher, und getestet wurde er von allen möglichen Leuten schon unendliche Male. Aber es dürfte sich bislang noch keine Publikation so genau und kritisch wertend mit dem VW beschäftigt haben wie die neueste Ausgabe des „Motor-Test". Im Zeitschriftenhandel erhältlich und von VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE, Stuttgart, Postfach 1042.

SEITENWAGEN

Steib-Beiwagen S 500 Luxus, in sehr gutem Zustand abzugeben Erwin Gaus, (14b) Siglisberg, Post Amtzell, Kr. Wangen (Allg.). 6226/1529

STELLENGESUCHE

Kfz.-Fachmann mit langj. Erfahrg. in Rep., Verkauf u. Einkauf, sucht verantwortungsv. Stelle, nicht typengebunden, 28 Jahre, led. Zuschr. unter 6231 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6077/1517

Bauingenieur, gute Erfahrung im Straßen- und Gleisbau (auch Sickerungstechnik), mit Praxis in der Verkehrstechnik, sucht Stellung als **Verkehrsingenieur.** Zuschriften erbeten unter 6257 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6153/1523

UNTERRICHT und AUSBILDUNG

Der moderne Beruf:
FAHRLEHRER
Näheres:
FAHRLEHRER-FACHSCHULE
Düsseldorf, Lindemannstraße 40

Niedersächsische Fahrlehrerfachschule Seela, Braunschweig
Vorbildliche Ausbildung
Prospekte kostenlos.

22 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **Führerscheinferienkurse seit 1937**
FAHRLEHRERAUSBILDUNG
Fahrschule **Bode, Seesen**/Harz.

Ihre Vorbereitung zum Fahrlehrer
durch
Fahrlehrer-Fachschule Sauerland
Meinerzhagen/Westf., Schließfach 1
6215/1528

VERSCHIEDENES

Zwischenscheiben für Taxiwagen. Verbindung wird gesucht mit Hersteller oder Lieferant von fertigen Teilen für Einmontierung von Zwischenscheiben in Mercedes- und Opel-Kapitän-Taxiwagen. Angebote an Karosserifabriken Djurgårdsgatan 34, Göteborg, Schweden 6220/1528

„das AUTO, MOTOR und SPORT", Heft 1/1946 bis 13/1956; „LASTAUTO und OMNIBUS", Heft 12/1952 bis 9/1954 billig abzugeben. Peter Schmalz, Lüneburg, Postfach 111. 6214/1528

„das AUTO, MOTOR und SPORT", Heft 1/1952 bis Heft 14/1958, kompl., sehr gut erh., gegen Gebot zu verkaufen. Angeb. unter 6237 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6102/1519

WOHNWAGEN

Wohnwagen

Fordern Sie Angebote und Prospekte von

H. Kuschmann
Düsseldorf 45
Tußmannstraße 12
Telefon 44 39 82
Ausstellung:
Geistenstraße 25

Wohnwagen aller Größen,
neueste deutsche und englische Modelle stellt aus und liefert auf Teilzahlung
Autohaus Wenk, Heidelberg,
Bergheimer Str. 88
Telefon 21188 – Fordern Sie Angebot!

KRAFTFAHRZEUGTEILE

X **Teller- und Kegelräder,** Achswellen, kompl. Ausgleichsgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 6209/1527

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag nur bei Beifügung von DM 0.40 für Rückporto; für Weiterleitung von Angeboten ins Ausland bitte Briefe mit ausreichendem Auslandsporto freimachen!

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/1657. Irak. Ersatzteile und Zubehör für Landrover- und Dodge-Autos. Korrespondenz: englisch.

A/1687. Port. Ostafrika. Maschinen zur Bearbeitung von Omnibuskarosserien. Korrespondenz englisch.

A/1688. Brasilien. Maschinenanlage für die Reinigung und Erneuerung von gebrauchtem Maschinen- und Autoöl. Korrespondenz spanisch, portugiesisch.

A/1689. Irland. Garagen-Beheizungsanlagen, die mit gebrauchtem Öl und Petroleum geheizt werden. Korresp. englisch.

A/1690. Norwegen. Schutzdecken aus reiner Baumwolle (Popeline und Trikot, imprägniert) für Autos. Korresp. deutsch.

A/1691. Pakistan. Maschinen und Anlagen zur Herstellung von Auto-Ersatzteilen (Schrauben, Muttern, Federn usw.). Korrespondenz englisch.

A/1692. Port. Westafrika-Angola. Personen- und Lastkraftwagen. Korrespondenz portugiesisch.

A/1693. Indien. Garagenwerkzeuge; Kraftwagenersatzteile; Kugellager. Korrespondenz englisch.

A/1694. Malaya. Gummifußmatten für Kraftwagen. Korrespondenz englisch.

A/1695. Portugal-Angola. Personenkraftwagen. Korresp. englisch, portugiesisch.

A/1696. Syrien. Kraftwagen-Ersatzteile. Korrespondenz englisch.

A/1697. Argentinien. Maschinen zur Herstellung von Lastwagen-Radfelgen. Korrespondenz englisch.

A/1698. Israel. Lastkraftwagen, Dieselmotoren. Korrespondenz deutsch.

A/1699. Thailand. Zündkerzen, Batterien. Korrespondenz englisch.

A/1700. USA. Reifen-Spreizmaschinen. Korrespondenz deutsch, englisch.

A/1701. Griechenland. Werkzeuge aller Art für Garagen und Autoreparaturwerkstätten. Korrespondenz englisch. (Kataloge und Preislisten erbeten.)

A/1702. Brit. Ostafrika-Tanganjika. Autos und Reifen, Zubehör, Ventile. Korrespondenz englisch.

A/1703. Pakistan. Schwere und leichte Lastkraftwagen. Korrespondenz englisch.

A/1704. Peru. Ersatzteile und Zubehör für Personen- und Lastkraftwagen. Korrespondenz englisch.

A/1705. Belgisch Kongo. Abdeckband für Karosserien. Korrespondenz französisch.

A/1706. Frankreich. Kraftwagen-Zubehör. Korrespondenz deutsch.

A/1707. Südafrika. Kleine Personenkraftwagen. Korrespondenz englisch.

A/1708. USA. Gesucht wird Verbindung mit deutschen Werken, die Personenkraftwagen herstellen. Korrespond. englisch.

Neue Reisebücher u. Karten

Zermatt im Sommer und Winter

Von Walter Schmid. Verlag Hallwag, Bern und Stuttgart. Taschenformat, 168 Seiten, 80 Fotos, kartoniert DM 5.50.

Walter Schmid, einer der wenigen, die sich auch in den hintersten Winkeln des Wallis auskennen, hat hier auf 168 Seiten alles das zusammengetragen, was über Zermatt in den vier Jahreszeiten überhaupt gesagt werden kann. Besonders ausführlich sind die vielen Gipfeltouren und Jochüberquerungen beschrieben, wobei die Schwierigkeitsgrade für Ungeübte herausgestellt werden und auch das Führerhonorar erwähnt wird. Dieses Büchlein wäre aber noch instruktiver, wenn man ihm statt einer schematischen Skizze eine genaue Karte von Zermatt und seiner Umgebung beigeben würde.

1000 Tips für Italien

R. v. Deckers Verlag, G. Schenck, Hamburg 13, Heimhuder Straße 53. Bearbeitet von Ermano Höpner. 100 Seiten, 12,5 : 19,5 cm, broschiert DM 3.80.

Diese Broschüre will kein „Führer" sein; aber wer Hoteltips sucht, über die italienischen Weine etwas wissen möchte, einen Hinweis braucht, wie man – wenn es ausgerechnet auf der Rückfahrt gebumst hat – schnell zu einem Hundertmarkschein kommt oder am zweckmäßigsten einen luftigen Anzug kauft, der findet neben vielen anderen Tips genau das, was er sucht. Deshalb empfehlen wir die „1000 Tips für Italien" ganz besonders. Wir persönlich wünschten uns aber, daß es so etwas für jedes Reiseland Europas gäbe.

Hallwag-Karte Italien 1:1 000 000

Hallwag-Verlag, Bern, 7farbig. Auslieferung für Deutschland: Mairs Geographischer Verlag, Stuttgart. DM 4.80.

An diesem außerordentlich sauber gezeichneten Kartenblatt, das im Norden bis zur Linie Basel–Salzburg reicht und auf dem auch die Campingplätze eingezeichnet sind, gefiel uns zweierlei: die unauffällige plastische Darstellung des Gebirgsreliefs und die Unterteilung der Straßen in fünf Kategorien. Diese neue Hallwag-Karte macht die TCI-Spezialkarten weitgehend überflüssig.

Straßenübersichtskarte Südwesteuropa 1:2 000 000

Kartographische Anstalt Freytag-Berndt und Artaria, Wien. DM 4.80.

Diese Karte, auf der Europa westlich der Linie Amsterdam–Berlin–Wien–Split dargestellt ist, eignet sich zum Planen von Reisen in diesem Gebiet, speziell aber, um die Straßen nach einem Fernziel festzulegen. Besonders gefällt uns dabei, daß die Nummern der Straßen eingetragen sind. Bei einer Neuauflage sollte man jedoch darauf achten, daß Apulien und Calabrien ganz auf dem Kartenblatt erscheinen.

Autokarte Südskandinavien 1:800 000

Reise- und Verkehrsverlag, Stuttgart. Neuerscheinung mit Kurzführer, 1958. DM 5.80.

Dieses Kartenwerk, das von Schleswig und Gedser bis Trondheim und Örnsköldsvik hinaufreicht, gehört zu den wichtigsten kartographischen Neuerscheinungen. Druck, Übersichtlichkeit und Gesamtgestaltung sind erstklassig; auf alle Sehenswürdigkeiten wird eindeutig verwiesen, und die „Straße" erdrückt nicht mehr das Landschaftsbild. Die Detaillierung geht so weit, daß sogar auf besuchenswerte Moore und abseits gelegene Wildrindgehege verwiesen wird. Es bliebe nur zu wünschen übrig, daß recht bald die entsprechende Karte für den Nordteil Skandinaviens nachfolgen möge.

CID Internationaler Camping-Atlas

Verlag Gerhard Dokter, Neuwied-Rhein. Bearbeitet von Alfred G. Th. Eggers. Ausgabe 1958. DM 4.80.

Daß dieser Zeltplatzführer den Anerkennungsvermerk des Adreßbuchausschusses der deutschen Wirtschaft erhielt und vom Camping-Club Großbritanniens und Irlands, vom königlichen Automobil-Club der Niederlande, vom dänischen Camping-Club und der Flämischen Campingorganisation Belgiens in eigenen Schutzumschlägen übernommen wurde, sagt eigentlich alles. Dieser Camping-Atlas führt mit vielen Abbildungen und Einzelangaben nur übergroße Campingplätze in Frankreich, Italien, Jugoslawien, Österreich, der Schweiz, Skandinavien, Spanien, Deutschland und den Benelux-Staaten auf.

Straßen- und Reisekarte Benelux 1:400 000

IRO-Verlag, München 12. Neuauflage. DM 4.50.

Auf dieser Karte, die Belgien wie auch Luxemburg und die Niederlande umfaßt, gefällt uns besonders die Übersichtlichkeit. Auch die Zeltplätze und Waldstücke sind eindeutig dargestellt. Wir kennen nur wenige Karten, die so leicht lesbar sind. Weshalb aber die Umschlagrückseite aus normalem Papier bestehen mußte, leuchtet uns nicht ganz ein.

U. S.

Die letzte Seite

Nachahmenswert

Niemand wird behaupten, daß die Tagespresse sich besondere Verdienste um die Belehrung des Publikums in Verkehrsfragen erworben habe. Nur allzu oft wird in Glossen und Kommentaren einer Volksmeinung nachgegeben, die in die Irre wandelt, und nur selten wird die Chance genutzt, dem Herrn Jedermann in seiner Alltagslektüre sachliche und unmittelbar verwertbare Tips für das Verhalten im Verkehr zu geben.

Um so mehr ist hervorzuheben, wenn eine Tageszeitung hier Positives leistet. Wie die „Stuttgarter Zeitung", die seit einiger Zeit in ihren Wochenendausgaben etwas sehr Gescheites



„Vielen Dank, daß Sie den Koffer aufgefangen haben – wir hatten schon Angst, daß er auf die Straße fallen würde."

bringt: jeweils die klare Skizze eines bestimmten lokalen Verkehrsproblems mit einer kurzen Darlegung der an dieser Stelle auftretenden Fraglichkeiten, auf die dann ein paar Seiten weiter von der Polizei Antwort gegeben wird. Da prüft sich jeder Leser ganz von selbst. Er kennt die Straßen, er hat selbst schon mit dem Problem zu tun gehabt. Da die Antwort nachgeblättert werden muß, wird erst einmal die Erkenntnis vermittelt, ob man schon Bescheid weiß oder ob man unsicher ist. Und die Antwort der Polizei vermittelt gewissen Rechthabern nicht selten die Erkenntnis, daß sie gänzlich unberechtigt auf andere Fahrer geschimpft haben – nicht nur in Stuttgart kommt es häufig vor, daß laut STVO richtig handelnde Kraftfahrer das allgemeine Mißfallen mangelhaft unterrichteter Mit-Verkehrsteilnehmer auf sich ziehen. Die Kommentare der Polizei sind bisher durchweg praxisnah und präzise gewesen, so daß die „Stuttgarter Zeitung" wirklich eine sehr nachahmenswerte Serie geschaffen hat. Hoffentlich wird sie einmal zusammengefaßt in Stuttgarter Fahrschulen benutzt, und hoffentlich folgen Zeitungen anderer Städte diesem Beispiel. Die Stadtpläne richten sich nun einmal nicht nach den Schemazeichnungen der Lehrbücher, und wie könnte man örtliche Sonderfälle besser unters Volk bringen als durch die Zeitung?

Nochmals: Zur Nachahmung empfohlen!

Erfahrung mit einem Propheten

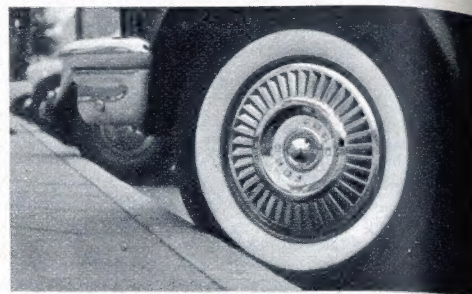
Geteiltes Leid ist halbes Leid: Dr. Seebohm hat jetzt auch anderen etwas versprochen, den Binnenschiffern nämlich, denen es derzeit nicht gut geht, und denen Dr. Seebohm auf dem Binnenschiffertag in Bad Godesberg bereitwillig goldene Berge verhieß, Wasserstraßenbauten für viel Geld und mannigfaltige sonstige Förderung.

Sie scheinen es sich ruhig angehört zu haben; Erfahrung mit Ministern braucht eben Zeit. Wir aber lesen resigniert, was die „Stuttgarter Zeitung" treffend zu bemerken hat: „Er hat in seiner Rede die paritätische Behandlung aller Verkehrsträger zugesichert. Nach Lage der Dinge könnte dies wohl nur heißen, daß sie alle gleich wenig erhielten." Si

Fußmarsch auf der falschen Brücke

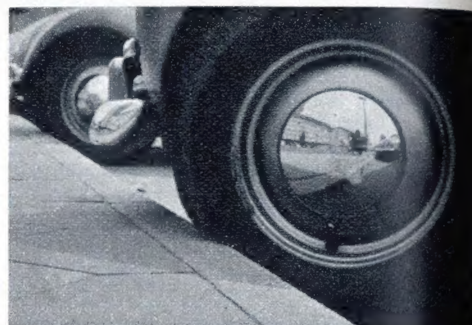
Diese Geschichte berichtet die „Lüneburger Landeszeitung": Auf einer niedersächsischen Landstraße befand die Bundeswehr eine Brücke als zu schwach für schwere Militärfahrzeuge. Die zuständige Straßenbauverwaltung versprach eine stabilere Brücke und ließ zunächst einmal ein 3 t-Schild aufstellen, das eines Morgens ein Omnibusfahrer der Bundespost an der von ihm täglich befahrenen Brücke fand. Die Post erkundigte sich bei der Straßenbauverwaltung und erhielt den Bescheid, daß die Brücke nur noch mit leerem Omnibus und in Schrittgeschwindigkeit befahren werden dürfe. Die Fahrgäste wurden daraufhin durch Plakate und Handzettel aufgefordert, vor der Brücke auszusteigen, zu Fuß hinüberzugehen und hinter der Brücke wieder einzusteigen.

Das wurde 6 Monate so praktiziert. Dann durften die Fahrgäste wieder sitzenbleiben, obwohl sich nichts geändert hatte. Man hatte lediglich festgestellt, daß das Schild vor der falschen Brücke aufgestellt worden war. Die eigentlich gemeinte Brücke stand einige Kilometer weiter und wurde von der Post regelmäßig mit vollbesetztem Omnibus und normaler Geschwindigkeit befahren. Da sie dabei nicht zusammengebrochen ist, fragt man sich jetzt, ob sie überhaupt noch verstärkt werden soll.



Die Brutalen

„Umpf" an den Bordstein und „rrrcks" Handbremse gezurrt – okay, geh'n wir! Eine moderne Reifenkarkasse läßt sich ja einiges gefallen. Dennoch zwirnen sich die Cordfäden vor meinem geistigen Auge sachte auf, denn als ich



fahren lernte, waren die Karkassen noch nicht so gut. Auch weiß ich, daß ein lange Zeit gespanntes Gummiband länger wird, weil die Moleküle Zeit haben, auseinanderzufließen. – Aber das alles ist nicht so wichtig wie der Charakter der Fahrer, der sich hier offenbart: so fahren sie auch! Strepp

Mercedes-DKW



An dem Tage, als die Auto Union mit der Daimler-Benz AG. vereinigt wurde, wuchs dieser Stern über Nacht auf dem Kühler des alten DKW. **Foto: Moest**



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstr. 44 (Hansabau). Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 6 71 40 und 6 71 49, Fernschreiber Telex 072/2036. – Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel †. – Chefredakteur: H. U. Wieselmann. – Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. – Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. – Vertrieb: Albert Manz. – Herstellung: Belserdruck, Stuttgart. – Printed in Germany. – das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR, FLUG-REVUE sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und der MOTOR-Test. Im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN sowie ebenfalls der MOTOR-Test. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. – Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. – Bezugspreis für Deutschland: vierteljährlich DM 7.90, Ausland jährlich DM 41.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto Stuttgart 1 61 37. Bankkonten: Dresdner Bank AG., Stuttgart; Dresdner Bank AG., Freiburger Gewerbebank, Freiburg im Breisgau. – Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstr. 44, Postfach 1042. Preise lt. Liste Nr. 10. – Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.– für die Zeile von 1 mm Höhe und 48 mm Breite oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit unverändertem Text 10 %, 3 mit 15 %, 6 Anzeigen mit 20 % Rabatt.

